Conférence internationale du Travail
92e session 2004

Rapport V (1)

Conditions de travail dans le secteur de la pêche

Normes d’ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche

Cinquième question à l’ordre du jour

Bureau international du Travail Genève



ISBN 92-2-213039-1
ISSN 0251-3218

Première édition 2003

Imprimé en Suisse ATA

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

Le présent rapport sur la législation et la pratique a été établi par le Bureau pour donner suite à la décision prise par le Conseil d'administration, lors de sa 283e session[1] (mars 2002), d'inscrire une question concernant l'élaboration de normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche à l'ordre du jour de la 92e session de la Conférence internationale du Travail (juin 2004).

Ce rapport fait le point de la législation et de la pratique des Etats Membres de l'OIT en ce qui concerne le secteur de la pêche. Le terme «législation» est utilisé ici dans son sens large et comprend les lois, règlements, recueils de directives pratiques et autres instruments similaires à caractère législatif ou réglementaire. Chaque fois que possible, le rapport tente d'analyser l'application de la législation sur la base des informations disponibles. Son contenu se fonde sur les renseignements fournis par les Etats Membres dans le cadre d'une enquête, sur les rapports élaborés par les Etats Membres à propos des mesures prises pour donner effet aux conventions pertinentes de l'OIT (par exemple les conventions sur le logement à bord des bateaux de pêche, l'examen médical, le contrat d'engagement des pêcheurs, etc.), sur la base de données législatives du BIT, sur des études récentes concernant les conditions de travail des pêcheurs dans certains pays, ainsi que sur d'autres sources disponibles au BIT à Genève.

Le temps imparti pour l'établissement du rapport étant limité et plusieurs réponses des Etats Membres à l'enquête étant en retard, le rapport a été achevé alors que certaines réponses n'avaient pas encore été reçues. Sans prétendre passer en revue la législation pertinente dans chacun des Etats Membres de l'OIT, le rapport donne des exemples de lois nationales dans le monde de manière à présenter aux lecteurs un échantillon représentatif des questions que soulèvent la législation et la pratique actuelles concernant les normes du travail dans le secteur de la pêche.

Ce rapport comporte huit chapitres.

- Le chapitre I donne un aperçu général du secteur de la pêche dans le monde en mettant l'accent sur les problèmes relevant des conditions de travail.
- Le chapitre II porte sur les raisons qui conduisent à envisager l'élaboration d'une nouvelle norme d'ensemble pour le secteur de la pêche. Cette initiative s'inscrit dans le programme d'activité de l'OIT en faveur du travail décent et les travaux du Groupe de travail sur la politique de révision des normes de la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail créé par le Conseil d'administration pour déterminer quelles sont les conventions et recommandations adoptées avant 1985 qu'il y a lieu de réviser en vue de mettre à jour et de renforcer le système normatif. Ce chapitre décrit également d'autres travaux pertinents du BIT relatifs au secteur de la pêche.

---

[1] Document GB.283/2/1, paragr. 21 *b).*

- Le chapitre III fournit des informations sur la législation et la pratique concernant ce que l'on peut considérer comme des conditions préalables au travail dans le secteur de la pêche. Il traite, entre autres, des questions de l'âge minimum (y compris la protection des adolescents), de l'examen médical, des brevets de capacité, de la formation professionnelle, du recrutement et du placement (notamment à bord des navires battant pavillon étranger) et des pièces d'identité.
- Le chapitre IV aborde la législation concernant l'emploi à bord des navires de pêche, notamment sous les aspects suivants: contrat d'engagement et contrat de travail (y compris les accords de partage des prises), salaire minimum, indemnisation en cas de lésions corporelles, maladie et décès, durée du travail, congé annuel, rapatriement (y compris la question de l'abandon).
- Le chapitre V traite de la sécurité et de la santé au travail, du logement, de l'approvisionnement en eau et en nourriture et des soins médicaux à bord des navires.
- Le chapitre VI contient des informations sur la sécurité sociale des pêcheurs et de leur famille, la responsabilité de l'armateur en cas d'accident ou de maladie et sur la reconversion.
- Le chapitre VII porte sur l'administration et la mise en application, la coordination entre les institutions pertinentes et les consultations avec les partenaires sociaux.
- Le chapitre VIII est un résumé des informations qui figurent dans le rapport, servant à l'élaboration de nouvelles normes pour la pêche.

Un questionnaire fondé sur ce matériau est annexé au rapport. Son objet est de permettre aux Etats Membres de faire connaître au Bureau leurs vues concernant la portée et le contenu des instruments proposés, après avoir consulté les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives.

Compte tenu de l'étendue du secteur de la pêche, il serait souhaitable que les gouvernements, pour préparer leurs réponses, consultent d'autres ministères et institutions intéressés tels que les ministères de la Pêche, de l'Agriculture (dans certains pays), de la Santé, de l'Environnement et de la Sécurité maritime.

CHAPITRE I

VUE D'ENSEMBLE

Le secteur de la pêche

Le secteur de la pêche maritime est une source d'emplois très importante dans le monde. On constate cependant une forte inégalité dans la répartition des ressources halieutiques. Alors que certaines espèces sont sédentaires – les huîtres et les palourdes par exemple –, d'autres évoluent de part et d'autre des zones économiques exclusives (ZEE) définies dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il est intéressant, à ce propos, de relever que 93 pour cent environ du produit mondial de la pêche provient des ZEE ou des zones adjacentes.

Les pêcheurs et la flotte de pêche: panorama mondial [1]

Selon les estimations, en 1998, les secteurs de la pêche et de l'aquaculture occupaient 36 millions de personnes, dont 15 millions à plein temps, 13 millions à temps partiel et 8 millions de manière occasionnelle [2]. En 2000, le secteur de la pêche occupait à lui seul 27 millions de personnes dans le monde (chiffre regroupant les pêcheurs, à temps partiel et occasionnels [3]) [4]. Comme il ressort de la figure I.1, l'Asie en regroupe la majorité (environ 83 pour cent), suivie par l'Afrique (un peu plus de 9 pour cent) et les autres régions (moins de 10 pour cent).

---

[1] Les normes de l'OIT se réfèrent aux «pêcheurs» et «marins pêcheurs», la FAO aux «pêcheurs» et l'OMI au «personnel des navires de pêche». Tous ces termes figurent dans le présent rapport. Toutefois, le BIT devra veiller à tenir compte du principe de l'égalité entre hommes et femmes dans la formulation d'une nouvelle norme.

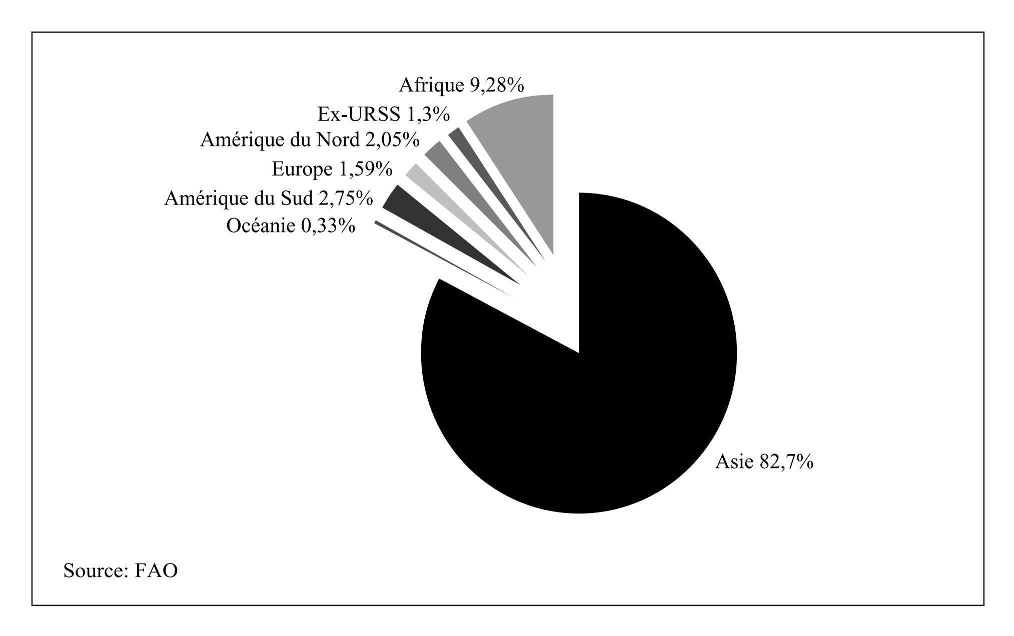
[2] FAO: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture* (Rome, 2000).

[3] Travailleurs tirant de la pêche moins d'un tiers de leur revenu ou consacrant à cette activité moins d'un tiers de leur temps de travail.

[4] Le BIT a établi cette estimation en utilisant les données de la FAO. L'*Annuaire des statistiques du travail* du BIT contient des séries pertinentes relatives à l'emploi total (emploi salarié plus emploi non salarié) et aux personnes pourvues d'un emploi salarié. Ces statistiques sont classées par branche d'activité économique, selon la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activités économiques (CITI), révision 2, ou révision 3. Dans la CITI-Rév.3, on peut trouver des données séparées pour la pêche; dans la CITI-Rév.2, la pêche figure sous la Branche 1: Agriculture, chasse, sylviculture et pêche. Les données sur l'emploi total sont aussi classées par profession, conformément à la Classification internationale type des professions, révision de 1968 (CITP-1968) ou de 1988 (CITP-1988), par grand groupe. Par conséquent, les pêcheurs ne figurent pas dans une catégorie séparée.



Figure 1.1. Répartition des pêcheurs en 2000
(en pourcentage du total mondial)



Source: FAO

Les pêches artisanales et les pêches industrielles réalisent respectivement 45 et 55 pour cent de l'ensemble des captures. Celles-si sont essentiellement destinées à la consommation dans le premier secteur (90 pour cent), mais le second peut également en utiliser jusqu'à 30 millions de tonnes pour la fabrication de farine et d'huile de poisson. La productivité du travail dans les pêcheries varie considérablement en fonction des méthodes utilisées (voir tableau 1.1 ci-après).

Tableau 1.1. Productivité du travail selon les techniques de pêche utilisées[1]

Type de pêche/matériel	Captures (en tonnes, par an et par pêcheur)
Pêche à la ligne, au filet ou au piège pratiquée sur des embarcations non motorisées	1
Pêche côtière à la palangre, au manet et au chalut pratiquée sur de petites embarcations	10
Pêche à la ligne et au filet pratiquée sur des navires de taille moyenne	24
Pêche au chalut pratiquée sur de gros navires	100
Pêche à la senne coulissante (pratiquée sur de gros senneurs)	200

[1] Mise à jour d'après un tableau figurant dans un document présenté à la Conférence Pacem in Maribus XVI (Halifax, 22-26 août 1988). J. Fitzpatrick: «Fisching technology», *Ocean yearbook 8* (Chicago, University of Chicago Press, 1989).

La pêche peut se pratiquer à la main, à proximité du rivage, dans des eaux relativement peu profondes, mais ce sont en fait les bateaux de pêche qui assurent la plus grande partie des captures. Toutefois, il est pratiquement impossible d'évaluer exactement la taille et la capacité de la flotte de pêche mondiale. A cela deux raisons: d'une part, les navires ne déclarent pas toujours leurs prises avec une exactitude rigoureuse, d'autre part, l'établissement des statistiques peut varier d'un pays à l'autre. De fait, la jauge brute reste la référence de base pour de nombreux pays, mais tous n'utilisent pas les mêmes méthodes de calcul. En outre, compte tenu des importantes variations qui peuvent exister entre la longueur et la jauge brute du navire, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une mesure de longueur pour la Convention internationale de Torremolinos concernant la sécurité des bateaux de pêche. Cette mesure, telle qu'elle est définie dans la Convention de Torremolinos, a également été adoptée par la FAO dans son Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion.

Selon les estimations de la FAO, en 1998, la flottille de pêche mondiale comptait environ 1,3 million de navires pontés et 2,8 millions de navires non pontés. Soixante-cinq pour cent de ces derniers n'étaient pas équipés de systèmes de propulsion mécaniques. L'Asie regroupait alors 84,6 pour cent de l'ensemble des navires pontés, 51 pour cent des embarcations non pontées mais motorisées et 83 pour cent des bateaux non pontés et non motorisés. S'agissant des navires pontés, les 15,4 pour cent restants étaient répartis comme suit: Europe: 8,9 pour cent; Amérique du Nord et Amérique centrale 4,5 pour cent; Afrique: 1 pour cent; Amérique du Sud: 0,6 pour cent; Océanie: 0,2 pour cent. Pour les navires non pontés motorisés, la répartition était la suivante: Amérique du Nord et Amérique centrale: 21 pour cent; Afrique: 16 pour cent; Amérique du Sud: 6 pour cent; Océanie: 3 pour cent. On ne dispose pas d'autant d'informations précises concernant les navires non motorisés. La composition de la flotte de pêche mondiale détaillée dans le tableau1.2 ci-dessous repose sur les meilleures estimations disponibles pour 1998, toutes sources confondues. Il faut également savoir que 120 000 navires ont participé à des activités de pêche sans être enregistrés comme navires de pêche[5].

Il ressort de ce tableau que, sur les 16,6 millions de pêcheurs régulièrement employés sur des bateaux de pêche, 15,2 millions (soit 92,5 pour cent) travaillent sur les 4 millions de navires dont la jauge brute est inférieure à 100 tonneaux, ou encore qu'approximativement 90 pour cent des pêcheurs exercent leur activité sur un navire qui mesure moins de 24 mètres[6]. La plupart de ces navires sont utilisés dans les pêches artisanales[7]. On dénombre par ailleurs 45 600 navires jaugeant plus de 100 tonneaux, sur lesquels travaillent 146 000 pêcheurs.

---

[5] Ce tableau contient des estimations sur les pêcheurs travaillant régulièrement sur des navires de pêche. Il ne tient pas compte de ceux qui travaillent à terre avec des filets, des pièges, des lignes, etc., ni des pêcheurs occasionnels.

[6] FAO: «Number of fishers doubles since 1970», sur www.fao.org/fi/highlight/fisher/c929.asp, (site consulté en octobre 2002).

[7] Il n'existe pas de définition universellement acceptée de la pêche artisanale. Toutefois, dans le document de travail intitulé *Risks and dangers in small-scale fisheries: An overview*, préparé pour le Programme des activités sectorielles du BIT par M. Ben-Yami et publié en 2000, la pêche artisanale est définie de deux manières, selon des critères socio-économiques et selon des critères techniques. Selon les critères socio-économiques, les petits pêcheurs sont des hommes ou des femmes qui vont pêcher en mer sur des embarcations et avec du matériel qui, généralement, leur appartiennent, seuls ou accompagnés le plus souvent d'amis

Tableau 1.2. La flotte de pêche mondiale[1], 1998

Tonneaux de jauge brute (TJB)	Nombre de navires	Nombre estimatif de personnes	Remarques
> 1 000	2 500	150 000	Les membres de l'équipage sont généralement payés à la journée ou au mois et peuvent parfois toucher des primes.
500-999,9	2 800	112 000	Idem.
100-499,9	40 300	1 200 000	Les conditions d'emploi varient: beaucoup de matelots de pêche sont payés à la tâche (salaire fixe sans prime), d'autres touchent un salaire minimum garanti assorti d'une prime proportionnelle au résultat de la pêche. La durée de chaque expédition peut aller de deux à trois jours à plusieurs mois, y compris les transbordements et le ravitaillement en mer.
< 100 pontés	1 212 600	5 500 000	Les pêcheurs peuvent être rémunérés «à la part» et à la tâche. Le travail occasionnel est chose courante.
Non pontés (propulsion mécanique)	1 000 000	4 400 000	La rémunération repose en général sur le partage des prises (déduction faite des frais de fonctionnement des navires). Les bateaux appartiennent, dans la plupart des cas, aux communautés locales. Il peut s'agir d'embarcations rudimentaires mais aussi de bateaux rapides et puissants. Les conditions à bord assurent le minimum.
Non pontés (sans propulsion mécanique)	1 800 000	5 300 000	L'éventail des embarcations s'étend des catamarans utilisés en Inde orientale aux grands canoës du Ghana. On utilise la propulsion à voile, surtout lorsqu'il s'agit d'un type de navigation traditionnel. La plupart des pêcheurs pratiquent une pêche de subsistance. Les conditions de vie à bord sont souvent primitives.
Total	4 058 200	16 662 000	

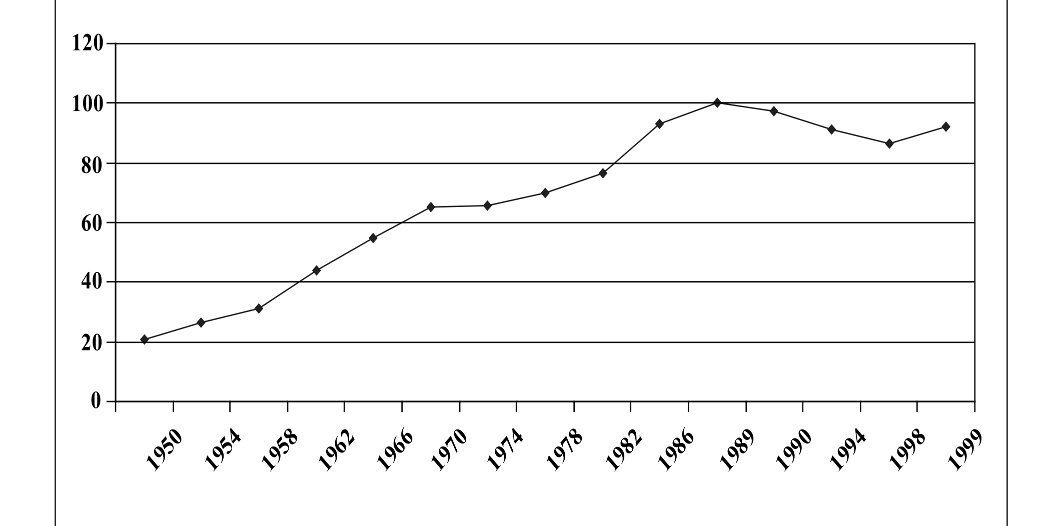
[1] Adaptation et mise à jour de J. Fitzpatrick, d'après FAO: *Marine fisheries and law of the sea: A decade of change*, Fisheries Circular nº 853 (Rome, 1993)

ou de membres de la famille. Selon les critères techniques, la pêche artisanale se définit comme un secteur où les pêcheurs pêchent et récoltent des organismes aquatiques sur la plage ou sous la glace, à la nage, en plongeant ou en marchant dans l'eau, ou encore en utilisant une petite embarcation. Pour les pays industrialisés, la petite embarcation de pêche est définie comme un bateau de moins de 10-12 mètres de long et de 12-15 tonnes de déplacement, propulsé par des moteurs n'excédant pas 200-300 ch (150-225 kW). Pour les pays développés, cette définition s'applique aussi aux canaux, pirogues et boutres à pont ouvert d'une longueur maximale de 16 mètres, propulsés par des moteurs de 200 ch (150 kW) au maximum.

PRODUCTION MONDIALE DE POISSON

Couplé aux progrès technologiques, l'accroissement du nombre de pêcheurs, de bateaux et d'engins de pêche s'est traduit par une hausse continue de la production des pêches de capture entre 1950 et 1999 (figure 1.2). Hormis quelques cas isolés, il semblerait que cette pêche ait atteint sa limite maximale et que les possibilités d'expansion ou de développement de nouvelles pêcheries soient restreintes[8].

Figure 1.2. Production mondiale de poisson (en millions de tonnes)

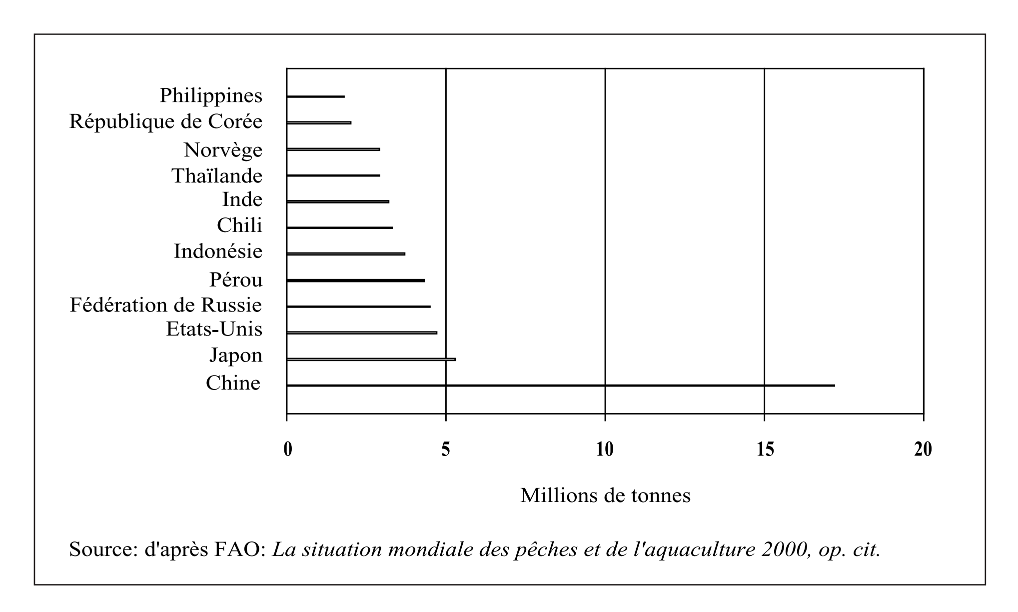


Source: d'après FAO: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2000* (SOFIA) (Rome, 2000).

La figure 1.3 recense les douze plus gros producteurs de pêche marine et continentale, dont sept pays d'Asie. La Chine arrivait en tête en 1998, avec 17,2 millions de tonnes (position qu'elle a conservée en 2001). Quant au Pérou, avec 4,3 millions de tonnes en 1998, il est fortement tributaire des petites espèces pélagiques. Les variations de biomasse qui caractérisent ces espèces font que les navires de pêche à l'anchois ne fonctionnent pas toujours à pleine capacité ni même de façon régulière. Aux Philippines, les pêcheries côtières ont souffert localement de la dégradation des récifs coralliens.

[8] Certaines espèces mésopélagiques demeurent sous-exploitées.

Figure 1.3. Production des pêches de capture marines et intérieures Principaux pays producteurs en 1998



Source: d'après FAO: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2000, op. cit.*

CONTRIBUTION DES INDUSTRIES DE LA PÊCHE À L'ÉCONOMIE MONDIALE

Selon les estimations de la FAO, le revenu brut de la pêche mondiale s'élevait en 1992 à 70 milliards de dollars. Au cours de la dernière décennie, les flottilles de pêche se sont agrandies, le volume des débarquements s'est accru et le prix du poisson a augmenté. En 1999, la production aquacole mondiale avoisinait à elle seule les 56 milliards de dollars par an. En 1999, malgré un certain recul par rapport à 1996 et 1997, les pêches maritimes représentaient 76 milliards de dollars (valeur de première vente), montant auquel il faut ajouter le produit de la pêche dans les eaux intérieures, cependant difficile à estimer, de par la nature même de cette pêche et le manque de données sur les débarquements.

Le commerce international du poisson a également enregistré une hausse sensible au cours des deux dernières décennies, atteignant en 1997 le chiffre record de 53,5 milliards de dollars, avant de baisser légèrement l'année suivante (53 milliards de dollars). La part des pays en développement, également en hausse, représente 50 pour cent du total.

Les données les plus récentes de la FAO pour 2000 (voir tableau 1.3 ci-dessous) indiquent que le commerce international du poisson et des produits de la pêche a de nouveau augmenté.

La mondialisation et les intérêts des sociétés transnationales ont fortement influé sur le commerce international des produits de la pêche de capture et de l'aquaculture, notamment en favorisant la création d'un label écologique. Ce type d'étiquetage, dont le principe est pourtant généralement admis, a suscité des controverses lors de rencontres internationales: on craint généralement qu'il puisse faire obstacle au commerce et l'on débat pour savoir s'il est conforme ou non aux règles du commerce international. La spécificité des produits des pêches maritimes soulève en outre

Tableau 1.3. Les douze principaux importateurs et les douze principaux exportateurs en 2000

Pays importateurs	Valeur en milliers de dollars	Pays exportateurs	Valeur en milliers de dollars
Japon	15 513 059	Thaïlande	4 367 332
Etats-Unis	10 453 251	Chine	3 605 838
Espagne	3 351 670	Norvège	3 532 841
France	2 983 618	Etats-Unis	3 044 261
Italie	2 535 269	Canada	2 818 433
Allemagne	2 262 018	Danemark	2 755 676
Royaume-Uni	2 183 811	Chili	1 784 560
Hong-Kong (Chine)	2 048 824	Taiwan (Chine)	1 756 133
Danemark	1 806 365	Espagne	1 599 631
Chine	1 795 953	Indonésie	1 584 454
Canada	1 388 621	Viet Nam	1 480 110
République de Corée	1 371 830	Inde	1 405 196
Total mondial	60 008 337	Total mondial	55 197 323

Source: FAO.

d'autres questions plus particulières. Les petits pêcheurs des pays en développement s'inquiètent pour l'avenir, car ils craignent que la mise en place de ces critères de qualité n'entraîne une hausse excessive des coûts préjudiciable à l'emploi.

L'aménagement des pêches

Dans les années quatre-vingt, une période d'ajustement a suivi l'adoption, en 1982, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'augmentation continue de la capacité de pêche et les problèmes liés à l'environnement ont suscité nombre de difficultés, notamment pour les communautés de petits pêcheurs côtiers. La Conférence mondiale sur l'aménagement et le développement des pêches, organisée en 1984 par la FAO, a fait le point sur ces questions, soulignant notamment la nécessité d'un contrôle de la pêche hauturière.

Dans les années quatre-vingt-dix, les Etats côtiers dotés de ressources intéressantes pour les pays étrangers ont réalisé d'énormes bénéfices, grâce à une bonne gestion de ces ressources et aux avantages qu'ils ont réussi à se faire octroyer par leurs partenaires étrangers [9]. Ils ont insisté pour que leurs ressortissants participent aux activités de pêche sur les bateaux de leurs partenaires, assurant ainsi la formation de leurs pêcheurs. On a inscrit dans les accords régissant l'accès aux ressources de nouvelles clauses, prévoyant notamment l'octroi à l'Etat côtier d'une part acceptable des captures et, dans certains cas, le versement d'indemnités de compensation aux artisans pêcheurs.

---

[9] Ils ont notamment fait davantage appel à des observateurs des pêches, nouvelle catégorie de travailleurs en expansion dans le secteur. Les conditions de travail de ces observateurs sont souvent définies dans l'accord de pêche.

L'évolution suscitée par l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et par la tenue de la Conférence de la FAO sur l'aménagement et le développement des pêches a eu un retentissement au plan international au début des années quatre-vingt-dix, avec la publication de nouveaux rapports sur les dangers de la surexploitation et l'amenuisement des possibilités d'expansion de la pêche maritime. En outre, certaines pêcheries ont enregistré un important recul d'activité fatal pour l'emploi et qui a mis en péril la survie de communautés entières de pêcheurs. La première réaction a été de chercher des moyens de gérer les pêcheries et leurs activités de façon plus responsable; en 1992, le gouvernement du Mexique a accueilli à Cancún la Conférence internationale sur la pêche responsable. Il y a été question notamment du problème du changement de pavillon, pratique qui permet aux navires de se soustraire aux mesures internationales de conservation et de gestion applicables à la pêche en haute mer.

Les questions abordées à Cancún ont aussi été traitées cette année-là à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, dite Sommet de Rio. Le chapitre 17 de l'Agenda 21[10] définit un programme d'action appelant les Nations Unies à examiner les questions relatives au statut des stocks de poissons chevauchants et des grands migrateurs. La conférence a par ailleurs souligné la nécessité de mieux gérer et protéger les pêcheries et de veiller aussi à la protection des travailleurs de ce secteur. Le chapitre 17 aborde aussi la mise en valeur des ressources humaines au niveau national, dans le domaine de la mise au point et de la gestion de techniques de pêche en haute mer. Les Etats sont invités à soutenir les collectivités locales, en particulier les petits pêcheurs (pêche de subsistance), les populations autochtones et les femmes. Il s'agit notamment d'apporter un appui technique et financier pour organiser, préserver, diffuser et améliorer les savoirs traditionnels sur les ressources biologiques marines et les techniques de pêche et améliorer la connaissance des écosystèmes marins.

Ces rencontres ont débouché sur trois initiatives majeures:

- la FAO a procédé à l'établissement d'un instrument dissuasif à l'encontre de la pratique du changement de pavillon;
- les Nations Unies ont convoqué une conférence pour régler les problèmes relatifs aux stocks de poissons chevauchants et aux grands migrateurs;
- la FAO a élaboré un Code de conduite pour une pêche responsable.

En novembre 1993, la Conférence de la FAO a approuvé l'Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion. Cet accord entrera en vigueur dès que le Directeur général de la FAO aura reçu la vingt-sixième ratification[11].

L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, dit Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons, a

---

[10] Agenda 21: *Programme d'action pour un développement durable*, adopté par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, juin 1992.

[11] En août 2002, 23 pays l'avaient ratifié.

été adopté le 4 août 1995 [12]. Au mois de novembre de la même année, la Conférence de la FAO a adopté le Code de conduite pour une pêche responsable.

Contrairement à l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons, le Code de conduite de la FAO n'est pas un instrument juridiquement contraignant. Il reprend toutefois certaines règles du droit international, notamment celles qui figurent dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et contient des dispositions qui peuvent être contraignantes, ou rendues telles par d'autres instruments ayant force obligatoire pour les parties, notamment l'Accord sur les stocks de poissons. Conformément à la résolution 15/93, paragraphe 3, adoptée par la Conférence de la FAO, cet accord fait partie intégrante du code.

De nombreux pays ont rapidement mis en œuvre les principes définis dans le code et utilisent une série de directives techniques préparées par la FAO pour chacun de ses chapitres. Les pays établissent un rapport sur les progrès accomplis et le soumettent à l'examen du Comité des pêches de la FAO (CP) lors de ses sessions biennales. Ce processus favorise la consultation des divers acteurs du secteur de la pêche, des organismes de défense de l'environnement et autres organisations intéressées et leur participation active aux décisions concernant l'établissement des lois et politiques d'aménagement et de développement des pêches.

Le Comité des pêches de la FAO a adopté des plans d'action internationaux pour la réduction des prises accidentelles d'oiseaux de mer par les palangriers, la conservation et la gestion des requins, la gestion des capacités de pêche, ainsi que la prévention et l'élimination de la pêche illégale, clandestine ou non réglementée. Les mesures prises dans ces deux derniers domaines devraient avoir une incidence sur les possibilités d'emploi à bord des navires de pêche pour autant qu'un contrôle plus rigoureux soit exercé par les Etats du port, les Etats du pavillon et les organes régionaux des pêches.

Le Sommet mondial sur le développement durable, qui s'est tenu à Johannesburg du 26 août au 4 septembre 2002, a préconisé la mise en œuvre de ces divers accords, codes et plans et décidé qu'il fallait procéder rapidement, si possible avant 2015, à la reconstitution des stocks de poissons.

Facteurs influant sur les possibilités d'emploi

Le poisson étant une ressource limitée, chaque partie prenante doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour adopter une approche responsable de la gestion et de l'exploitation des pêcheries. Malgré la promotion du Code de conduite pour une pêche responsable, la pêche illégale se poursuit au détriment des ressources côtières et hauturières. Compte tenu de la non-déclaration et des «déchargements clandestins» [13], le personnel scientifique a du mal à conseiller de façon pertinente les responsables.

Des phénomènes naturels, tels que El Niño, ont souvent entraîné une réduction sensible de l'effort de pêche, d'où de moindres possibilités d'emploi avec, au mieux, des recrutements à temps partiel jusqu'à ce que les stocks se reconstituent. Le Pérou subit périodiquement les effets de El Niño, et les efforts visant à diversifier l'économie locale de la pêche n'ont pas toujours été très efficaces.

[12] Il est entré en vigueur le 11 décembre 2001.

[13] Débarquement pendant la nuit et lorsque les agents responsables sont absents, ou débarquement dans des endroits retirés de la côte.

Les problèmes d'emploi sont particulièrement aigus dans les pêcheries saisonnières où bateaux et engins sont inutilisés pendant une partie de l'année, dans certains cas pendant six mois. Dans certains pays, les pêcheurs bénéficient de services sociaux bien implantés qui les aident à compenser les pertes de gains, mais tous ne disposent pas de cette protection pour eux-mêmes et leur famille.

Après le Sommet de Rio, les administrateurs des pêches en général ont réexaminé leur approche de l'aménagement halieutique et beaucoup considèrent désormais le phénomène de «l'accès ouvert» sous un jour nouveau. L'attention s'est portée aussi sur la capacité du secteur des captures et sur les moyens de la rendre conforme au volume des ressources. Les stratégies d'aménagement sont en cours d'évolution, comme il ressort de l'adoption d'une approche de précaution. Cette évolution se répercutera sur la structure de l'industrie de la pêche dans les années à venir, où il faudra aussi modifier les objectifs et passer du concept du maximum d'emplois à celui d'emploi durable.

Technologies

Le progrès technique a un impact sensible sur le niveau des prises et sur celui des revenus. La capacité de pêche tend à augmenter avec chaque nouvelle génération de navires. Beaucoup de membres de l'équipage et de travailleurs de la transformation sont licenciés car les nouveaux bateaux, plus efficaces, peuvent effectuer l'ensemble des opérations en toute sécurité avec un personnel réduit. Les effets de l'évolution technique sont multiples. Même la pêche artisanale y a gagné en sécurité et en efficience.

Facteurs relatifs à la construction des navires qui influent sur les conditions de travail

La construction des navires influe beaucoup sur les conditions de vie et de travail à bord. Dans beaucoup de pays (voir ci-après), la construction et le logement à bord des navires – du moins les gros – sont régis par la législation. Toutefois, il semble que les conditions demeurent mauvaises, pour ce qui est en tout cas des navires pontés, et que cela s'expliquerait notamment par le fait que l'Etat du pavillon n'appliquerait pas les dispositions des réglementations internationales, voire nationales. Certes, il n'est pas forcément possible aux 2,8 millions de bateaux non pontés de s'équiper en installations sanitaires permanentes ou zones de repos. Il peut même être techniquement difficile aux petits bateaux pontés de modifier leurs conditions de logement. Toutefois, petit à petit, on s'efforce, en particulier dans les pays développés, d'améliorer les conditions de vie à bord, y compris des petits bateaux.

Immatriculation et propriété des navires

S'il contient une disposition relative à la nationalité des navires, l'article 91 de la Partie VII (Haute mer) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer autorise aussi l'Etat du pavillon à rayer du registre de la navigation certains bateaux trop

petits. Plusieurs normes de l'OIT précisent qu'elles s'appliquent aux navires immatriculés dans un territoire pour lequel elles sont en vigueur ou autre libellé similaire[14]. S'ils ne sont pas immatriculés, les bateaux risquent donc de ne pas bénéficier de la protection qu'offrent les conventions. Pour ce qui est des petits bateaux, les renseignements sur le bateau et son propriétaire peuvent simplement être consignés dans un registre des bateaux de pêche (normalement, ils figurent aussi sur la licence de pêche). Dans ces cas, c'est à l'administration des pêches de l'Etat du pavillon qu'il incombe d'établir le registre et de délivrer la licence. Les gros bateaux, en revanche, relèvent de la loi nationale sur la marine marchande; ils doivent être immatriculés conformément à la pratique maritime et être en possession d'un certificat d'immatriculation.

Conditions d'emploi

La relation de travail[15]

La relation de travail n'est pas la même pour la plupart des pêcheurs et propriétaires de bateaux de pêche et pour les travailleurs à terre ou, souvent, les autres travailleurs en mer.

La situation s'est quelque peu améliorée pour les pêcheurs qui bénéficient d'arrangements contractuels stables et formels proches de ceux des travailleurs à terre, mais cela est loin d'être la règle. Les pêcheurs indépendants, les salariés de très petites entreprises qui emploient un ou deux pêcheurs à titre régulier ou temporaire et les pêcheurs qui ne sont pas officiellement employés par leur patron[16] sont nombreux. Beaucoup de pêcheurs ne consacrent qu'une partie de leur temps à la pêche et tirent le reste de leurs revenus de l'agriculture ou d'autres activités.

Dans les zones côtières des pays en développement, même si l'activité halieutique est sensiblement industrialisée, la majorité des pêcheurs appartient encore au secteur artisanal. Les pêcheurs peuvent être propriétaires du bateau ou membres de la famille du propriétaire, avoir passé un accord traditionnel à long terme avec celui-ci, ou encore ne pas avoir de lien particulier avec lui et ne travailler pour lui que de façon occasionnelle.

---

[14] L'article 1 de la convention (n[o] 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966, dispose que «la présente convention s'applique à tous les navires et bateaux de mer à propulsion mécanique, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées et **immatriculés** dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur» [c'est nous qui soulignons]. L'article 5 dispose que l'autorité compétente inspectera tout bateau de pêche lorsque «il sera procédé à **la première immatriculation ou à une nouvelle immatriculation**» [c'est nous qui soulignons].

[15] D'après BIT: *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche,* rapport soumis aux fins de discussion à la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (Genève, 1999) et mises à jour.

[16] A sa 280[e] session (mars 2001), le Conseil d'administration a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 91[e] session (2003) de la Conférence internationale du Travail une question concernant «la relation de travail (champ d'application) (discussion générale)» (document GB.280/2, paragr. 11 2)). Cette discussion pourra contribuer au débat sur la relation de travail dans le secteur de la pêche et donc aussi à la formulation de nouvelles normes pour le secteur.

Dans les pays développés, bien des pêcheurs relèvent également du secteur artisanal et prêtent leurs services dans le cadre d'arrangements informels ou temporaires. Là où les rapports employeur-travailleur sont normalement régis par la législation, celle-ci ne s'applique pas forcément aux pêcheurs du fait des arrangements de partage propres à l'industrie halieutique (voir ci-après). Cette exclusion peut être la source de difficultés pour obtenir l'assurance chômage, la protection maladie ou d'autres prestations dont jouissent beaucoup de travailleurs à terre (voir chapitre VI). Les contrats passés oralement peuvent rendre difficile tout dédommagement en cas de problème lié à la rémunération.

Dans les grandes entreprises halieutiques, la relation d'emploi est généralement plus officielle. Les pêcheurs sont souvent payés – du moins en partie – suivant un système de partage. Toutefois, ils peuvent être syndiqués et les conditions qui leur sont appliquées peuvent être définies par des conventions collectives.

Le système de partage

Traditionnellement, dans l'industrie halieutique, le système de rémunération consiste à partager la prise. Equipage et patron doivent, ensemble, faire face à certains frais de fonctionnement qui sont déduits du produit brut de la vente de la prise. Les gains nets sont ensuite divisés entre le patron et les membres de l'équipage selon une formule convenue. Les risques sont partagés entre l'armateur et les membres de l'équipage.

Dans certains cas, les pêcheurs rémunérés en fonction de la prise bénéficient également d'un salaire minimum; leurs gains dépendent encore de la taille de la capture et du produit de sa vente, mais le partage se fait généralement avant déduction des frais de fonctionnement.

Dans d'autres cas, les pêcheurs perçoivent un salaire régulier ainsi qu'une part de la prise. Les membres de l'équipage perçoivent un salaire fixe précisé dans la charte-partie, le contrat d'embauche ou la législation ou la convention collective en vigueur. Ils perçoivent également une part de la prise calculée sur la base du produit brut de sa vente [17].

Les conditions de vie et de travail en mer

La pêche comporte un risque qui normalement n'existe pas à terre, à savoir que la plate-forme de travail est rarement immobile. Certaines activités, telles que l'éviscération et le découpage en filets, peuvent être dangereuses, même à terre. En mer, cette opération est beaucoup plus dangereuse, en particulier en cas de mauvais temps. Par ailleurs, les pêcheurs n'ont généralement pas d'horaires de travail réguliers et, une fois que la pêche a commencé, les pauses sont rares avant que le patron s'estime satisfait des quantités capturées et entreposées. Lorsqu'ils retournent au port, les membres de l'équipage doivent nettoyer le pont et assurer le quart. Une fois au port, il faut débarquer les prises et préparer le bateau pour le prochain voyage, ce qui ne laisse guère de temps pour le repos et la récupération.

---

[17] D'après BIT: *Conditions de travail et de vie des pêcheurs*, Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche, Département des activités sectorielles (Genève, document CFI/4/1988/1, 1988) et mises à jour.

Les pêcheurs partent en mer pour de longues périodes qui peuvent aller jusqu'à plusieurs mois (en particulier sur les flottes hauturières). Pendant tout ce temps, le bateau est non seulement leur lieu de travail mais aussi leur lieu de résidence. Les conditions de logement à bord des navires de pêche sont extrêmement variées. Dans certains cas, les cabines, les carrés et les espaces de loisirs sont modernes, bien équipés et confortables; dans d'autres ils sont fort exigus et malsains. La qualité de la nourriture et de l'eau est un facteur important, de même que la possibilité de communiquer avec les membres de sa famille lorsque les voyages sont longs.

A l'évidence, la situation du pêcheur qui travaille sur un bateau rudimentaire est très différente de celle du pêcheur qui va en mer sur un gros navire, voire du petit pêcheur sur un bateau ponté. Chaque secteur a ses problèmes particuliers. La vie d'un marin pêcheur n'est pas la même que celle d'un marin de la marine marchande; les opérations sont différentes et le pêcheur est plus exposé à la mer et aux risques liés au contact direct avec la vie marine.

La petite pêche ou pêche artisanale

Comme on l'a noté plus haut, la petite pêche ou pêche artisanale regroupe la majorité des pêcheurs dans le monde (quelque 15 à 20 millions sur un total de 27 millions, et 10 à 12 millions qui travaillent sur des bateaux). Les petits pêcheurs et leurs communautés dépendent de la pêche pour leur existence et leur survie, de la même façon que les agriculteurs de subsistance. Dans la plupart des pays en développement, leurs gains sont proches du niveau de subsistance, voire inférieurs. Ils se heurtent à différents problèmes parmi lesquels: mauvaise manipulation des captures, d'où des pertes et une faible rétribution, fluctuations de la récolte et des prix. Dans certains cas, ils sont en concurrence avec les pêcheurs qui travaillent sur les gros bateaux et même sur des bateaux de pays développés. Les petits pêcheurs sont davantage enclins à s'adresser aux organisations communautaires et aux coopératives qu'aux syndicats. La protection de la santé et la stabilité des revenus sont pour eux des questions prioritaires.

En mai 1988, la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche a discuté des problèmes particuliers des petits pêcheurs et des communautés de pêche rurale. Elle a adopté des conclusions concernant les problèmes et besoins spécifiques des pêcheurs de ce secteur, à savoir notamment [18]:

Besoins:

1 communication appropriée entre les gouvernements, les pêcheurs et leurs communautés pour améliorer les conditions de travail et de vie;

2 collecte et interprétation des données statistiques sur les conditions sociales et économiques;

3 stratégie nationale de développement de l'industrie de la pêche tenant compte des besoins socio-économiques exprimés par les pêcheurs et leurs communautés;

[18] BIT: *Rapport de la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche* (Genève, document CFI/4/12, 1988).

4 amélioration de l'enseignement de base, alphabétisation et formation par l'intermédiaire des services de vulgarisation pour les pêcheries;

5 établissement d'objectifs de formation à long terme permettant aux pays de parvenir à l'autosuffisance grâce au développement des qualifications requises par le secteur de la pêche;

6 exploitation et utilisation rationnelles des ressources halieutiques et mesures de contrôle visant à assurer la production durable des petites pêcheries;

7 mesures visant à fournir à un coût raisonnable des équipements aux pêcheurs;

8 abaissement du prix de la glace et amélioration des méthodes de conservation du poisson;

9 mesures visant à faciliter l'acquisition d'un bateau par les pêcheurs et la création d'organisations de pêcheurs.

Problèmes:

10 absence de crédit et taux d'intérêt élevés dans les pêcheries des pays en développement;

11 exploitation par des intermédiaires qui interviennent dans la chaîne de commercialisation entre les petits pêcheurs et les consommateurs.

Cela ne signifie pas que les petits pêcheurs ne partagent pas les préoccupations des pêcheurs qui travaillent sur les gros bateaux (contrats, sécurité et santé, soins de santé en mer, sécurité sociale), mais qu'ils ont aussi d'autres problèmes qui leur sont propres et peut-être des priorités différentes.

Pêcheurs migrants et pêcheurs à bord de bateaux battant pavillon étranger

Cette catégorie comprend quelque 262 000 pêcheurs qui travaillent généralement sur des navires de plus de 500 tonneaux pêchant en eaux lointaines. Ces pêcheurs connaissent souvent les mêmes problèmes que les marins employés sur des navires de commerce battant pavillon étranger (ou du moins certains de ces navires) et peuvent notamment être amenés à pratiquer une pêche illégale, clandestine et non réglementée.

Principales questions relatives à la situation des travailleurs du secteur de la pêche:

- la grande majorité des pêcheurs sont des petits pêcheurs ou artisans pêcheurs;
- beaucoup de pêcheurs travaillent sur des navires immatriculés dans des Etats autres que l'Etat dont ils sont ressortissants ou l'Etat de leur domicile;
- la pêche est une occupation dangereuse (voir aussi ci-après);
- les petits pêcheurs ou artisans pêcheurs ont des problèmes spécifiques qui peuvent appeler des mesures spécifiques;

- beaucoup de pêcheurs vivent à bord des navires pendant de longues périodes (compte tenu de la taille du navire, de la nature de la pêche, de la localisation des pêcheries);
- la relation d’emploi repose souvent sur le système du partage des prises, auquel cas la législation qui protège la plupart des travailleurs ne s’applique pas aux pêcheurs (voir ci-après);
- beaucoup de pêcheurs n’ont qu’un emploi saisonnier et occasionnel;
- les tentatives pour réduire la capacité de pêche font que beaucoup de pêcheurs sont sous-employés ou perçoivent un revenu insuffisant;
- la protection sociale et le dialogue social se ressentent du faible taux de syndicalisation ou du manque d’organisations de pêcheurs dans le secteur.

CHAPITRE II

POURQUOI UN NOUVEL INSTRUMENT DE L'OIT POUR LE SECTEUR DE LA PÊCHE?

Compte tenu du caractère particulier, tel que décrit au chapitre précédent, du travail dans le secteur de la pêche, il y a lieu, pour surmonter le déficit de travail décent dans ce secteur, de mettre à jour les dispositions des normes existantes. Les cinq conventions et les deux recommandations pertinentes, adoptées en 1920, 1959 et 1966, doivent être révisées de manière à refléter l'évolution du secteur ces quarante dernières années, susciter une ratification plus large et couvrir le plus grand nombre possible de pêcheurs, en particulier ceux qui travaillent sur de petites embarcations. Par ailleurs, ces instruments n'abordent pas toutes les questions qui pourraient être traitées effectivement dans une norme internationale. Leur révision et l'élargissement éventuel d'un nouvel instrument à de nouvelles questions et son extension au plus grand nombre doivent être envisagés dans le cadre du mandat général de l'OIT tel qu'il est défini dans sa Constitution, mais aussi à la lumière de l'application des principes et droits fondamentaux au travail à tous les travailleurs, comme le prévoit la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi. Comme l'indique le programme relatif au travail décent:

> Le but fondamental de l'OIT aujourd'hui est que chaque femme et chaque homme puisse accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité [1].

Ce but général a été approuvé par la Conférence internationale du Travail en 1999. Dans son rapport à cette session de la Conférence, le Directeur général insistait notamment sur la nécessité d'«analyser de façon plus approfondie les normes existantes, leur synergie, leurs lacunes et leurs effets sur divers groupes» et d'«accélérer la révision des instruments périmés de façon à tirer profit des progrès déjà réalisés et à promouvoir les normes prioritaires comme autant de moyens de résoudre les problèmes» [2]. Il soulignait aussi le besoin de réaffirmer le rôle des normes internationales d'intensifier les efforts déployés pour explorer de nouvelles méthodes, d'encourager des consultations plus étroites avec les mandants, d'analyser les normes proposées en fonction de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la politique économique et sociale et sous l'angle de leur complémentarité avec d'autres instruments internationaux et d'intensifier les efforts promotionnels visant la ratification et l'application des normes [3].

---

[1] BIT: , rapport du Directeur général à la Conférence internationale du Travail, 87e session, Genève, 1999, p. 3.

[2] *Ibid*, p. 18.

[3] *Ibid*, pp. 18-20.

Le BIT s'oriente maintenant vers une approche intégrée des activités normatives, ce qui permet de tenir compte des différentes dimensions – économique, sociale et politique – de politiques publiques, l'approche classique, qui traite séparément chacune de ces dimensions et ignore les liens d'interdépendance très forts qui les caractérisent, s'avérant inefficace, surtout à l'ère de la mondialisation.

Examen des normes de l'OIT concernant la pêche par le Groupe de travail sur la politique de révision des normes

A la suite de la discussion sur la politique normative qui a eu lieu à la 81e session de la Conférence internationale du Travail, en 1994, le Conseil d'administration a décidé, à sa 262e session (mars-avril 1995), de créer un Groupe de travail sur la politique de révision des normes (le Groupe de travail) dans le cadre de la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail (LILS)[4]. Il a été décidé que ce Groupe de travail examinerait la question de la révision éventuelle de toutes les conventions et recommandations adoptées avant 1985 afin de rajeunir et renforcer le système normatif. Il était entendu que les propositions ne devaient surtout pas réduire la protection qui est accordée aux travailleurs par les conventions déjà ratifiées. Ce Groupe de travail a examiné toutes les conventions et recommandations qui relèvent de son mandat et a entrepris un examen au cas par cas de chacun des instruments. Le Conseil d'administration a approuvé les propositions qu'il lui a faites de réviser les instruments périmés, promouvoir la ratification des conventions à jour, inviter les Etats Membres à appliquer dûment les recommandations à jour et envisager, selon le cas, la mise à l'écart, l'abrogation ou le retrait des instruments périmés.

Le Groupe de travail a examiné les sept normes de l'OIT (cinq conventions et deux recommandations) concernant le secteur de la pêche, qui ont toutes été adoptées avant 1985. Le Conseil d'administration a invité la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (Genève, 13-17 décembre 1999) à examiner à son tour ces instruments.

A cet effet, elle a créé son propre groupe de travail[5], qu'elle a chargé de faire des propositions et, notamment, de déterminer quelles sont les normes qu'il y a lieu de réviser ou de promouvoir, en vue de leur ratification (ou, dans le cas des recommandations, de leur application effective), ou de considérer comme dépassées. Saisi de ces propositions, le Groupe de travail de la Commission LILS les a examinées puis portées à l'attention de la commission et du Conseil d'administration. Les décisions prises à ce sujet par le Conseil d'administration figurent dans le tableau ci-après.

---

[4] Pour le mandat du Groupe de travail, voir le document GB.262/9/2, paragr. 52.

[5] En s'appuyant pour ses travaux sur le rapport *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, *op. cit.*, qui comprend un chapitre intitulé «Examen de certaines conventions de l'OIT applicables à l'industrie de la pêche» et des «Points suggérés pour la discussion» sur cette question et sur d'autres.

Tableau 2.1. Situation des instruments concernant les pêcheurs

Instruments	Nombre de ratifications (au 20/01/02)	Situation
Instruments à réviser (Cette catégorie comprend des instruments qui ne sont plus vraiment à jour mais qui demeurent pertinents par certains aspects, et les instruments à réviser)		
Convention (nº 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959	29	Le Conseil d'administration a recommandé que cet instrument soit révisé pour qu'il réponde aux besoins actuels du secteur de la pêche.
Convention (nº 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959	22	Le Conseil d'administration a recommandé la révision partielle.
Convention (nº 125) sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966	10	Le Conseil d'administration a recommandé la révision de cet instrument compte tenu de la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F).
Recommandation (nº 126) sur la formation professionnelle des pêcheurs, 1966	–	Le Conseil d'administration a recommandé que cet instrument soit révisé compte tenu des progrès de la science et de la technologie.
Demandes d'information		
Convention (nº 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966	22	Le Conseil d'administration a invité les Etats Membres à informer le Bureau des obstacles et difficultés rencontrés, le cas échéant, et qui pourraient empêcher ou retarder la ratification de cette convention ou rendre nécessaire sa révision.
Autres instruments (Cette catégorie comprend des instruments qui ne sont plus vraiment à jour mais qui demeurent pertinents par certains aspects)		
Recommandation (nº 7) sur la durée du travail (pêche), 1920	–	Le Conseil d'administration a recommandé que le statu quo soit maintenu et que le Bureau entreprenne des études sur l'aménagement du temps de travail et les périodes de repos dans l'industrie de la pêche.
Instruments périmés (instruments qui ne sont plus à jour; cette catégorie comprend les conventions que les Etats Membres ne sont plus invités à ratifier et celles dont l'application n'est plus encouragée)		
Convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959	29 (dont 20 ont été dénoncées)	Le Conseil d'administration a invité les Etats parties à cette convention à envisager la ratification de la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973, laquelle entraînerait de plein

Instruments	Nombre de ratifications (au 20/01/02)	Situation
		droit la dénonciation immédiate de la convention (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, aux conditions fixées à l'article 10 4) *b)* de la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973. Il a également décidé que la convention n° 112 serait éventuellement abrogée, lorsque le nombre de ratifications aura sensiblement diminué.

Comme il ressort du tableau 2.1, le Conseil d'administration a conclu que trois des cinq conventions (conventions nos 113, 114 et 125) et une recommandation (n° 126) appellent une révision partielle ou totale; qu'il faut des informations supplémentaires sur la convention n° 126 pour déterminer s'il y a lieu de la réviser; que des études doivent être entreprises sur les questions faisant l'objet d'une autre recommandation (n° 7); et qu'il faut envisager la dénonciation de la convention n° 112, après la ratification d'un instrument plus moderne. On peut voir, par ailleurs, que le nombre de ratifications de ces conventions est très réduit.

Décision du Conseil d'administration d'inscrire à l'ordre du jour de la 92e session de la Conférence internationale du Travail une question concernant des normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche

A sa 283e session, le Conseil d'administration a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 92e session (2004) de la Conférence internationale du Travail[6] une question concernant une convention d'ensemble complétée par une recommandation sur le travail dans le secteur de la pêche. Le document soumis au Conseil d'administration par le Bureau note qu'une nouvelle norme apporterait beaucoup:

- en permettant la révision complète des sept normes existantes sur le secteur de la pêche;
- en abordant de nouvelles questions là où il est possible de répondre aux graves déficits de travail décent par le biais d'une action normative;
- en établissant pour le secteur de la pêche une série complète de normes couvrant tous les aspects pertinents;
- en complétant les travaux d'autres organisations internationales.

[6] Voir document GB.283/2/1, paragr. 37 à 75.

Il est proposé que ces nouvelles normes soient suffisamment larges et souples pour traiter d'un certain nombre de questions et s'appliquer à la majorité des pêcheurs dans le monde (tant ceux qui travaillent sur les navires de haute mer que ceux qui pratiquent la pêche artisanale). Elles devraient se fonder sur des principes auxquels il puisse être donné effet en tenant compte de la diversité des conditions économiques et sociales, ainsi que des différences entre flottes de pêche et types de pêche. Le document souligne que la convention proposée ne devrait pas être trop rigide.

Révision des normes du travail maritime destinées aux gens de mer

A la suite des décisions prises par le Conseil d'administration à sa 280e session [7], le BIT a entrepris d'élaborer une norme internationale du travail unique et cohérente à l'intention des gens de mer. Il est proposé que le nouvel instrument incorpore dans la mesure du possible le contenu de toutes les normes internationales du travail maritime qui sont suffisamment à jour. Les «normes du travail maritime» existantes visent essentiellement les gens de mer qui travaillent sur des navires de haute mer spécialisés dans le transport. Toutefois, certaines visent également «toute personne employée à bord d'un navire, autre qu'un navire de guerre, immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur et qui pratique la navigation maritime ou la pêche maritime» [8]. Une autre prévoit des exceptions pour «des bateaux de pêche côtière» et «des bateaux d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux», mais n'exclut pas d'autres bateaux de pêche, plus grands [9]. Celles adoptées en 1987 et 1996 stipulent en général que: «Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale [10].»

Il est toutefois prévu que les pêcheurs seront exclus du champ d'application de la nouvelle convention d'ensemble destinée aux gens de mer (à moins, bien entendu, que l'Etat Membre qui la ratifie ne décide de l'appliquer à certains pêcheurs ou à tous). Aussi faudra-t-il peut-être que le nouvel instrument de l'OIT concernant le secteur de la pêche assure aux pêcheurs, et surtout à ceux qui travaillent sur des navires qui entreprennent des voyages internationaux, la protection qui était assurée par les normes de l'OIT destinées aux gens de mer. Ces anciens instruments (adoptés avant 1985) ont aussi été considérés par le Conseil d'administration comme n'étant plus à jour [11].

---

[7] Pour plus de détails, voir BIT: *Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime* (première réunion) (Genève, 2001, document TWGMLS/2001/1).

[8] Convention (nº 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936.

[9] Convention (nº 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936.

[10] C'est le cas de la convention (nº 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

[11] Pour plus d'informations sur la situation de ces normes, voir BIT: D.A. Pentsov: «Gens de mer», dans *Les normes internationales du travail – Une approche globale* (Genève, 2001), pp. 569-646.

Autres travaux du BIT concernant le secteur de la pêche pris en compte dans ce rapport

C'est dans le cadre de la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche que se déroule traditionnellement la première discussion sur les questions concernant ce secteur. Cette commission s'est réunie en 1954, 1962, 1978 et 1988. Chaque fois que cela est nécessaire, le présent rapport reflète les résultats de ses réunions.

La Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (décembre 1999) est la dernière grande réunion que le BIT a consacrée aux questions intéressant la pêche, sous l'angle, essentiellement, de la sécurité et de la santé. Elle a adopté un certain nombre de conclusions, ainsi qu'une résolution concernant les activités futures de l'OIT dans le secteur de la pêche et le dialogue social [12]. Le Bureau s'est efforcé, chaque fois qu'il y a lieu, de rendre compte de ces conclusions et de la résolution dans le présent rapport. La réunion a également examiné les sept normes existantes sur la pêche.

Les pêcheurs dans la législation nationale

Les conditions de travail des pêcheurs sont traitées de différentes manières dans la législation des Etats Membres de l'OIT.

La protection des pêcheurs peut varier en fonction de l'aspect de la question qui est abordée. Si dans certains pays, par exemple, la législation et la réglementation concernant la sécurité et la santé au travail s'appliquent à tous les travailleurs, les pêcheurs y compris, en revanche il est rare que la législation et la réglementation relatives aux contrats de travail visent les pêcheurs, car ceux-ci sont rémunérés à la part et ne sont pas considérés comme des «salariés».

Comme on le verra ci-après, les pêcheurs, c'est-à-dire ceux qui travaillent sur de gros navires ou sur des navires de haute mer, sont souvent couverts par la législation relative à la navigation marchande; les autres, qui travaillent généralement sur des navires de moindre taille près de la côte ou dans des ports ou des estuaires, sont couverts, quand ils le sont, par la législation générale du travail ou, dans certains cas, par des lois qui concernent uniquement les pêcheurs.

Lorsqu'elles existent, les dispositions relatives à la pêche comportent souvent des prescriptions et des exclusions fondées sur la taille du navire (définie par sa longueur ou son tonnage), le type de navires (bateaux de pêche d'agrément, navires de recherche ou de protection de la pêche, baleiniers, etc.), la zone d'opération (navires pêchant dans des ports ou des fleuves, navires de pêche côtière, navires opérant en dehors des limites prescrites, en haute mer, etc.) ou le temps passé en mer (moins de trente-six heures, par exemple). Ces distinctions dépendent de la question qui fait l'objet de la réglementation.

[12] Voir BIT: *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, op. cit.*, et *Note sur les travaux*, Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, Genève, 13-17 déc. 1999 (Genève, TMFI/1999/12, document GB.277/STM/3/3, 2000).

Les Etats définissent souvent le «navire de pêche» en fonction de son mode d'utilisation: navire utilisé entièrement ou principalement pour des activités de pêche – capture, traitement, stockage, transport du poisson. Certaines législations ne s'appliquent qu'aux bateaux pratiquant la capture, tandis que d'autres incluent ceux qui s'occupent du traitement ou d'autres opérations.

Dans certains pays, en particulier pour la question des contrats d'engagement, le terme «pêcheurs» s'entend des personnes qui travaillent sur des navires de pêche. Certaines catégories sont parfois exclues de la définition (patrons, pilotes, apprentis). On trouve aussi des définitions pour certaines catégories de pêcheurs (comme le «capitaine», l'«officier», le «chef mécanicien») en ce qui concerne les certificats d'aptitude ou les prescriptions relatives au logement à bord.

Le Bureau connaît peu d'exemples de distinctions entre la petite pêche et la pêche artisanale dans la législation. Il a pu constater cependant que certains pays, comme l'Inde, utilisent le mot «artisanal» dans leur législation. En général, ainsi qu'il est noté ci-dessus, les distinctions reposent sur des critères précis tels que la taille du navire, la zone d'opération ou le temps passé en mer, et non sur des catégories générales telles que la petite pêche ou la pêche artisanale.

Les perspectives

Comme il ressort de l'analyse ci-dessus, il y a des raisons d'élaborer de nouvelles normes pour le secteur de la pêche, à savoir notamment:

- certaines des normes de l'OIT visant les pêcheurs doivent être révisées car leurs dispositions sont considérées, pour l'essentiel, comme périmées;
- les normes existantes sont peu ratifiées et de nombreux pêcheurs sont exclus de leur champ d'application (petits pêcheurs, artisans pêcheurs – autrement dit ceux qui travaillent sur de petites embarcations);
- les pêcheurs ne bénéficient de la protection des normes du travail maritime destinées aux gens de mer que dans un tout petit nombre de pays;
- les pêcheurs risquent de perdre une partie de la protection qui est assurée par les normes du travail maritime destinées aux gens de mer (lorsque celles-ci visent aussi les pêcheurs ou prévoient un mécanisme qui permet de les inclure), dans la mesure où la nouvelle convention-cadre les exclurait de son champ d'application;
- les pêcheurs sont, ou peuvent être, exclus du champ d'application d'un grand nombre de lois et règlements divers qui assurent une protection aux travailleurs en général;
- des mesures spécifiques doivent être prises pour améliorer la sécurité et la santé de tous les pêcheurs.

CHAPITRE III

CONDITIONS PRÉALABLES AU TRAVAIL À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE

AGE MINIMUM ET PROTECTION DES ADOLESCENTS

Age minimum

Du fait que de nombreuses opérations de pêche sont dangereuses, la question de l'âge minimum pour le travail à bord des navires de pêche prend une importance particulière. Cette question peut soulever des difficultés non seulement dans les pays en développement mais également dans les pays développés, de nombreux pêcheurs ayant traditionnellement appris leur métier en travaillant aux côtés d'un parent en mer. Des variantes des pires formes de travail des enfants ont néanmoins été relevées dans le secteur de la pêche, par exemple sur les plates-formes de pêche d'Asie du Sud-Est. L'OIT a mis en place des programmes en coopération avec les pays concernés pour faire face à ces situations.

Normes internationales

En 1959, l'OIT a adopté la convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, qui stipule que les enfants de moins de 15 ans ne peuvent être employés au travail à bord des bateaux de pêche. On trouvera les dispositions de fond de cette convention dans l'annexe.

En 1973, l'OIT a adopté la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973. En vertu de cet instrument, l'âge minimum, pour tous les secteurs économiques, ne devra pas être inférieur à l'âge auquel cesse la scolarité obligatoire, ni en tout cas à 15 ans.

La promotion de la convention nº 138 fait partie des travaux lancés par l'OIT pour abolir le travail des enfants. Au 15 octobre 2002, elle avait été ratifiée par 120 pays [1]. L'adoption de cet instrument moderne et global en ce qu'il fixe un âge minimum général entraîne, conformément à la disposition pertinente de la convention nº 138, la dé-

---

[1] Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Angola, Antigua-et-Barbuda, Argentine, Autriche, Azerbaïdjan, Bahamas, Barbade, Bélarus, Belgique, Belize, Bénin, Bolivie, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, Cambodge, Cameroun, République centrafricaine, Chili, Chine, Chypre, Colombie, Congo, République de Corée, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, République dominicaine, Dominique, Egypte, El Salvador, Emirats arabes unis, Equateur, Erythrée, Espagne, Ethiopie, Ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, France, Gambie, Géorgie, Grèce, Guatemala, Guinée équatoriale, Guyana, Honduras, Hongrie, Indonésie, Iraq, Irlande, Islande, Israël, Italie, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Kirghizistan, Koweït, Lesotho, Jamahiriya arabe libyenne, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Malaisie, Malawi, Mali, Malte, Maroc, Maurice, Mauritanie, République de Moldova, Namibie, Népal, Nicaragua, Niger, Nigéria, Norvège, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République démocratique du Congo, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Rwanda, Saint-Marin, Sénégal, Seychelles, Slovaquie, Slovénie, Sri Lanka, Suède, Suisse, Swaziland, République arabe syrienne, Tadjikistan, République-Unie de Tanzanie, Togo, Tunisie, Turquie, Ukraine, Uruguay, Venezuela, Yémen, Yougoslavie, Zambie, Zimbabwe.

nonciation automatique de la convention nº 112 plus spécifique. Cet instrument sur l'âge minimum pour les pêcheurs uniquement a été ratifié par 29 Etats Membres [2] et, au 15 octobre 2002, dénoncé par 20 Etats [3]. Il en résulte que tous les pays qui ont dénoncé la convention nº 112 ont ratifié la convention nº 138 [4]; cependant, 3 pays ayant ratifié la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973, sont restés liés par la convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959 [5], car l'âge minimum prévu par cette dernière est supérieur à celui qu'ils ont accepté au titre de la convention nº 138.

Comme on l'a vu plus haut, à sa 279e session, le Conseil d'administration a décidé d'inviter les Etats Membres ayant ratifié la convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, à envisager la ratification de la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973, et à prendre en considération les conclusions de la réunion tripartite [6], en consultation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs concernées.

Dans le cadre d'une autre démarche intéressant la question de l'âge minimum dans ce secteur, en 1999, la Conférence internationale du Travail a adopté la convention (nº 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, qui a été ratifiée par 132 pays [7]; elle est complétée par la recommandation nº 190. Ces instruments utilisent le terme «enfant» qui s'applique à l'ensemble des personnes de moins de 18 ans et visent l'interdiction et l'élimination des pires formes de travail des enfants.

[2] Albanie, Allemagne, Australie, Belgique, Bulgarie, Costa Rica, Cuba, Danemark, Equateur, Espagne, France, Guatemala, Guinée, Israël, Italie, Kenya, Libéria, Mauritanie, Mexique, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Fédération de Russie, Suriname, Tunisie, Ukraine, Uruguay.

[3] Albanie, Allemagne, Belgique, Bulgarie, Costa Rica, Cuba, Danemark, Espagne, France, Israël, Italie, Kenya, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Ukraine, Uruguay. L'Australie, l'Equateur, le Guatemala, la Guinée, le Libéria, la Mauritanie, le Mexique, le Pérou et le Suriname l'ont ratifié mais ne l'ont pas dénoncé.

[4] Albanie, Allemagne, Belgique, Bulgarie, Costa Rica, Cuba, Danemark, Espagne, France, Israël, Italie, Kenya, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Ukraine, Uruguay.

[5] Equateur, Guatemala, Mauritanie.

[6] En vertu de ces conclusions, l'âge minimum d'admission à l'emploi et au travail dans l'industrie de la pêche maritime ne devrait en aucun cas être inférieur à 16 ans, et cette activité devrait être considérée comme un métier dangereux au sens de l'article 3 de la convention nº 138.

[7] Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Angola, Antigua-et-Barbuda, Arabie saoudite, Argentine, Autriche, Bahamas, Bahreïn, Bangladesh, Barbade, Bélarus, Belgique, Belize, Bénin, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Canada, Cap-Vert, République centrafricaine, Chili, Chine, Chypre, Congo, République de Corée, Costa Rica, Croatie, Danemark, République dominicaine, Dominique, Egypte, El Salvador, Emirats arabes unis, Equateur, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Ex-République yougoslave de Macédoine, Fidji, Finlande, France, Gabon, Gambie, Géorgie, Ghana, Grèce, Guatemala, Guinée équatoriale, Guyana, Honduras, Hongrie, Indonésie, République islamique d'Iran, Iraq, Irlande, Islande, Italie, Japon, Jordanie, Kenya, Koweït, Lesotho, Liban, Jamahiriya arabe libyenne, Luxembourg, Madagascar, Malaisie, Malawi, Mali, Malte, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, République de Moldova, Mongolie, Namibie, Népal, Nicaragua, Niger, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Pakistan, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, République démocratique du Congo, Roumanie, Royaume-Uni, Rwanda, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Marin, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Seychelles, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Sri Lanka, Suède, Suisse, Swaziland, République-Unie de Tanzanie, Tchad, République tchèque, Thaïlande, Togo, Tunisie, Turquie, Ukraine, Uruguay, Viet Nam, Yémen, Zambie, Zimbabwe.

En outre, en plus des conclusions concernant la convention n° 112 évoquée plus haut, la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche de l'OIT a conclu entre autres que:

> Les gouvernements devraient prendre des mesures urgentes visant à ratifier et à appliquer la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999. Sa mise en œuvre suppose de soustraire les enfants à toutes les tâches dangereuses dans l'industrie de la pêche. Des programmes d'action nationaux visant à éradiquer les pires formes de travail des enfants devraient comporter des modalités d'aide aux communautés de pêcheurs.

Législation et pratique nationales

Les informations ci-après reprennent celles obtenues par le Bureau sur la législation et la pratique des Etats concernant l'âge minimum applicable au travail dans le secteur de la pêche. Tout comme pour d'autres aspects du travail des pêcheurs, on peut trouver ces dispositions dans la législation générale du travail ou dans la loi sur les marins ou la marine marchande qui n'excluent pas les pêcheurs ou les navires de pêche; plus exceptionnellement, il peut exister des dispositions concernant expressément le secteur de la pêche qui se réfèrent à l'âge minimum.

Dans quelques rares pays, l'âge minimum d'admission au travail à bord des navires de pêche est de 18 ans [8] ou respectivement de 17 ans [9]. Les lois et règlements interdisent effectivement l'emploi, dans le secteur de la pêche, d'un jeune de moins de 16 ans [10]. Un nombre encore plus grand d'Etats Membres fixent l'âge minimum applicable au secteur de la pêche à 15 ans [11]; plus particulièrement au Japon, on ne fait pas de distinction entre le personnel des navires relevant de la loi sur les marins (généralement les navires de pêche en haute mer de plus de 30 tonneaux de jauge brute (tjb) et ceux relevant des normes générales du travail (généralement les navires de pêche de moins de 30 tjb n'opérant pas en haute mer), car dans les deux cas l'âge minimum est de 15 ans. Les lois et règlements prévoient parfois que l'âge minimum applicable au secteur de la pêche doit être supérieur à l'âge de la scolarité obligatoire [12].

Plusieurs pays prévoient des dérogations à l'âge minimum stipulé sous certaines conditions: dans certains Etats Membres, les enfants dont l'âge est compris entre 14 et 15 ans peuvent occasionnellement prendre part à des activités à bord de navires de pêche durant les vacances scolaires à la condition que celles-ci ne nuisent pas à leur santé ou à leur développement normal, qu'elles ne portent pas préjudice à leur assiduité scolaire et qu'elles n'aient pour but un profit commercial [13]. D'autres pays pré-

---

[8] Chili, Indonésie (ont ratifié la C.138); Estonie.

[9] Norvège – pour les échanges internationaux, Panama (ont ratifié la C.138); Pérou (a ratifié la C.112).

[10] Allemagne, République de Corée, Danemark, Espagne, Lituanie, Norvège – pour le commerce intérieur, Pologne, Portugal, Roumanie (ont ratifié la C.138); Canada – Terre-Neuve, Etats-Unis, Thaïlande.

[11] Japon, Maurice, Nigéria, Pays-Bas, Philippines, Tunisie (ont ratifié la C.138); Equateur, Mauritanie (ont ratifié la C.138 et la C.112); Guinée, Libéria, Mexique (ont ratifié la C.112); Inde.

[12] Norvège, Royaume-Uni (ont ratifié la C.138); Nouvelle-Zélande.

[13] Tunisie (a ratifié la C.138); Equateur – à l'exclusion de la pêche artisanale (a ratifié la C.138 et la C.112); Libéria (a ratifié la C.112).

voient que les jeunes dont l'âge est inférieur à l'âge minimum prévu peuvent être employés si des membres de la famille sont employés à bord[14]. Par ailleurs, la législation nationale prévoit souvent des dérogations aux dispositions concernant l'âge minimum sous réserve d'autorisation accordée par l'autorité compétente ou avec le consentement du tuteur légal[15].

Protection des adolescents

Les dangers liés aux activités de pêche exigent des mesures de protection spéciales pour les jeunes pêcheurs qui ont l'âge minimum légal, mais moins de 18 ans. La question de la protection des mineurs au travail a longtemps été liée à celle de l'âge minimum (plus élevé) fixé pour les travaux dangereux, d'où la tendance à l'assimiler à la question de l'âge minimum. Néanmoins, structurellement, il semble plus approprié de séparer ces deux questions.

Normes internationales

De nombreux instruments de l'OIT ont un impact sur la protection de la sécurité et de la santé des jeunes qui travaillent à bord des navires de pêche contre les tâches et les travaux dangereux. C'est le cas par exemple de la convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, de la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973, et de la convention (nº 182) et de la recommandation (nº 190) sur les pires formes de travail des enfants, 1999.

La convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, se réfère expressément à cette question en stipulant que les jeunes gens de moins de 18 ans ne peuvent être employés au travail à bord des bateaux de pêche chauffant au charbon en qualité de soutiers ou chauffeurs.

En outre, la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973, stipule que l'âge minimum d'admission à tout type d'emploi ou de travail qui, par sa nature ou les conditions dans lesquelles il s'exerce, est susceptible de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des adolescents ne devra pas être inférieur à 18 ans.

La question de la protection des jeunes pêcheurs est également abordée par la convention (nº 182) et la recommandation (nº 190) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, qui déterminent les types de travaux pouvant être considérés comme des «pires formes de travail des enfants». Les cas suivants peuvent concerner le secteur de la pêche:

a) les travaux qui exposent les enfants à des sévices physiques;

b) les travaux dans des espaces confinés;

c) les travaux qui s'effectuent avec des machines, du matériel ou des outils dangereux, ou qui impliquent de manipuler ou porter de lourdes charges;

d) les travaux qui s'effectuent dans un milieu malsain pouvant, par exemple, exposer des enfants à des conditions de températures, de bruits ou de vibrations préjudiciables à leur santé;

e) les travaux qui s'effectuent dans des conditions particulièrement difficiles, par exemple pendant de longues heures, ou la nuit.

---

[14] République de Corée (a ratifié la C.138); Libéria (a ratifié la C.112); Thaïlande.

[15] Chili, Roumanie, Tunisie (ont ratifié la C.138); Pérou (a ratifié la C.112); Thaïlande.

Législation et pratique nationales

Les lois et règlements d'un certain nombre d'Etats Membres prévoient que les jeunes de moins de 18 ans ne peuvent pas être engagés en qualité de soutiers ou de chauffeurs [16] (disposition ayant probablement perdu de sa pertinence car les bateaux chauffant au charbon ont pratiquement disparu), et d'autres exemptent les bateaux-écoles ou de formation de cette interdiction [17].

Plusieurs pays disposent que personne ne peut engager de mineurs (de moins de 18 ans) dans des activités présentant un risque pour leur vie, leur santé ou leur intégrité morale [18]. Néanmoins, la législation nationale contient souvent des dérogations à ce principe. Certains pays, par exemple, indiquent que les personnes de plus de 16 ans pourront être affectées à un emploi ou à des travaux dangereux à la condition que des mesures spéciales soient prises pour garantir la sécurité et le bien-être de la jeune personne [19]. En outre, plusieurs pays exemptent les jeunes âgés de 16 à 18 ans de l'interdiction de se livrer à des travaux dangereux lorsque ceux-ci ont lieu dans le cadre de la formation professionnelle [20]; quelques Etats de l'Union européenne exigent en outre, conformément à la directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994, relative à la protection des jeunes au travail, que ces travaux soient indispensables à la formation professionnelle et qu'ils soient exécutés sous la surveillance d'une personne compétente, et que la sécurité et la santé de l'adolescent soient garanties aussi raisonnablement que possible [21].

Certains Etats de l'Union européenne, tels que le Royaume-Uni, prévoient, conformément à la directive 94/33/CE du Conseil, qu'aucun jeune ne pourra commencer à travailler à bord d'un navire avant qu'une évaluation préalable ait été faite des risques pour la santé et la sécurité des jeunes, eu égard à leur manque d'expérience, à l'absence de conscience des risques existants ou à leur développement non encore achevé, en accordant une attention particulière aux points suivants: l'équipement et l'aménagement des lieux de travail; l'aménagement, le choix et l'utilisation d'équipements de travail ainsi que leur manipulation; l'aménagement des procédés de travail et du déroulement du travail; l'état de la formation à la sécurité et à la santé assurée ou à assurer aux jeunes gens concernés.

La majorité des pays énumèrent les activités dont le niveau de danger est tel que les jeunes travailleurs de moins de 18 ans doivent en être protégés [22]. Pour aider à comprendre les dispositions relatives au secteur de la pêche, certains pays interdisent l'engagement de mineurs pour les activités dépassant objectivement leurs capacités

---

[16] Allemagne (a ratifié la C.138); Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Libéria (a ratifié la C.112); Inde.

[17] Par exemple l'Inde.

[18] Allemagne, Chili, République de Corée, Danemark, Japon, Lituanie, Norvège, Philippines, Roumanie, Royaume-Uni (ont ratifié la C.138); Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Australie – Territoire du Nord, Guinée, Mexique, Pérou (ont ratifié la C.112); Etats-Unis.

[19] Par exemple, Norvège (a ratifié la C.138).

[20] Allemagne, Danemark, Norvège, Pologne, Royaume-Uni (ont ratifié la C.138); Mauritanie (a ratifié la C.138 et la C.112).

[21] Par exemple, Allemagne, Royaume-Uni (ont ratifié la C.138).

[22] Allemagne, Chili, République de Corée, Pays-Bas, Philippines, Roumanie, Royaume-Uni (ont ratifié la C.138); Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Guinée, Pérou (ont ratifié la C.112).

physiques[23], tandis que d'autres stipulent des interdictions spécifiques pour les travaux impliquant des charges élevées (par exemple, chargement ou déchargement des navires)[24]. Dans certains cas, il est interdit aux mineurs de se livrer à des activités impliquant le maniement de mécanismes dangereux et de travailler dans la salle des machines[25]. Quelques Etats de l'Union européenne stipulent, conformément à la directive 94/33/CE, que les mineurs ne peuvent être affectés à des travaux présentant des risques d'accidents dont on peut supposer que, du fait de leur manque du sens de la sécurité ou de leur manque d'expérience ou de formation, ils ne peuvent les identifier ou les prévenir, ou qui mettent en péril la santé en raison d'extrêmes de froid ou de chaud ou en raison de bruits, de vibrations et de radiations[26]. Par ailleurs, certains Etats Membres prévoient, pour les mineurs, un temps de travail de sept heures par jour au maximum, à savoir 35 heures par semaine[27]. Pour ce qui est des périodes de repos hebdomadaires et quotidiennes, le Royaume-Uni (qui a ratifié la C.138) prévoit par exemple que tout jeune engagé à bord d'un navire de pêche bénéficiera de périodes de repos compensatoire d'au moins 2 jours (qui seront consécutives dans la mesure du possible) par semaine, et de périodes de repos compensatoire d'au moins 12 heures consécutives par période de 24 heures. Plusieurs pays interdisent le travail de nuit des mineurs[28].

Conclusions

Il ressort des informations susmentionnées qu'un nombre non négligeable de pays (au moins 36) ont des lois et règlements fixant l'âge minimum pour les pêcheurs (généralement entre 15 et 16 ans). Toutefois, cette exigence s'applique généralement à tous les travailleurs. Au moins 8 pays prévoient des dérogations sous une forme ou une autre, par exemple pour les personnes travaillant à bord de navires appartenant à la famille ou exploités par elle, ou pour les personnes n'ayant pas l'âge minimum requis dans le cas d'un consentement accordé par le tuteur légal.

En ce qui concerne la protection des adolescents, il conviendrait de tenir compte de la nature dangereuse des opérations de pêche. Le principal instrument de l'OIT consacré à l'âge minimum pour tous les travailleurs, la convention nº 138, prévoit une protection contre les emplois dangereux pour les personnes de moins de 18 ans. Néanmoins, il est difficile de dire dans quelle mesure les Etats qui ont ratifié cette convention considèrent le travail associé à certaines opérations de pêche ou à certains emplois à bord des navires de pêche comme une occupation «dangereuse». On peut donc considérer que se justifie l'inclusion dans la nouvelle norme sur la pêche d'une disposition contraignante – ou simplement indicative – prévoyant que la pêche (ou le travail associé à certaines opérations de pêche ou certains emplois à bord des navires de pêche) devra ou devrait être considérée comme une activité dangereuse et réservée aux personnes ayant atteint au moins l'âge de 18 ans.

---

[23] Allemagne, Chili, Royaume-Uni (ont ratifié la C.138).

[24] Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Pérou (a ratifié la C.112).

[25] Allemagne (a ratifié la C.138); Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112).

[26] Allemagne, Royaume-Uni (ont ratifié la C.138).

[27] Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Guinée, Pérou (ont ratifié la C.112).

[28] République de Corée, Roumanie (ont ratifié la C.138); Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Guinée (a ratifié la C.112).

Examen médical/normes d'aptitude physique

La plupart des navires de pêche n'opèrent qu'avec le minimum de personnel nécessaire. L'incapacité au travail d'un seul membre de l'équipage peut donc se traduire par un lourd surcroît de travail pour le reste de l'équipage. Les capitaines et les officiers reçoivent généralement une formation de base aux premiers secours et d'autres types de formation médicale, et les navires de pêche transportent généralement à leur bord les fournitures médicales élémentaires. Néanmoins, le débarquement de marins malades ou blessés en un lieu où ils pourront être soignés par des médecins certifiés pose des difficultés.

Les pêcheurs travaillent fréquemment dans des conditions extrêmes. Ils sont amenés à vivre au contact l'un de l'autre, souvent pour de longues périodes, ce qui fait que les maladies contagieuses peuvent constituer une menace sérieuse pour la santé des autres pêcheurs mais également la sécurité du navire, voire d'éventuels passagers. Il est particulièrement important que les pêcheurs affectés à la préparation des repas ne souffrent d'aucune affection transmissible.

Les pêcheurs doivent être capables de s'habituer aux mouvements souvent violents du navire et de vivre et de travailler dans des espaces parfois confinés. Il leur faut grimper sur des échelles et porter de lourdes charges, et souvent faire face à des conditions météorologiques particulièrement rudes sur le pont. Toutes ces conditions varient naturellement selon le type et l'emplacement des opérations de pêche.

Pour toutes ces raisons et pour d'autres, l'aptitude physique des pêcheurs est un aspect important, qui est pris en considération dans les normes de l'OIT.

Normes internationales

Normes de l'OIT

En 1959, l'OIT a adopté la convention (nº 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959 [29]. Cet instrument prévoit que nulle personne ne pourra être engagée à quelque titre que ce soit pour servir à bord d'un bateau de pêche si elle ne produit pas un certificat attestant son aptitude physique au travail auquel elle doit être employée en mer. Ce certificat doit être signé par un médecin agréé par l'autorité compétente. Cette dernière doit déterminer la nature de l'examen médical à effectuer et les indications qui devront être portées sur le certificat. Il existe des conditions de validité spéciale pour les personnes âgées de moins de 21 ans, et une personne qui se voit refuser un certificat peut demander à être examinée de nouveau par un arbitre ou des arbitres médicaux. A la date du 15 septembre 2002, la convention nº 113 avait été ratifiée par 29 Etats Membres [30]. On trouvera les dispositions de fond de la convention dans l'annexe.

---

[29] Deux conventions similaires portent sur les gens de mer – la convention (nº 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, et la convention (nº 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946. Bien que largement ratifiés, ces instruments n'ont pas permis de régler le problème de la grande diversité des normes d'aptitude physique des marins. Aussi une consultation OIT/OMS a-t-elle été organisée en 1997, qui a abouti aux Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer.

[30] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Bulgarie, Costa Rica, Croatie, Cuba, Equateur, Espagne, Ex-République yougoslave de Macédoine, France, Guatemala, Guinée, Kirghizistan,

Lors de la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, le Groupe de travail sur la politique de révision des normes a estimé que la convention (nº 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, n'était pas adaptée aux besoins actuels dans le secteur de la pêche et qu'elle devrait par conséquent être révisée [31]. Il a indiqué en outre que les Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer seraient l'un des éléments à prendre en considération lors de la révision [32].

Normes de l'OMI

Pour ce qui est des autres instruments internationaux, la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) de l'OMI comprend des prescriptions concernant l'aptitude médicale du personnel des navires de pêche. Ces dispositions sont liées aux prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine, d'officier, de mécanicien et d'opérateur des radiocommunications de navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (à la fois dans les eaux illimitées et dans les eaux limitées) ou, dans le cas des mécaniciens, à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW. Les candidats à un brevet sont tenus de prouver à la Partie (à la convention) leur «aptitude physique», notamment en ce qui concerne leur «acuité visuelle et auditive». Il existe également des dispositions prévoyant que les capitaines et les officiers (y compris les mécaniciens) doivent, à des intervalles réguliers n'excédant pas cinq ans, prouver à l'Administration leur aptitude physique, notamment leur acuité visuelle et auditive. Des dispositions similaires existent pour les opérateurs des radiocommunications du SMDSM. Il n'existe apparemment pas de prescription pour la délivrance des brevets d'aptitude physique des autres membres de l'équipage [33].

Libéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Fédération de Russie, Slovénie, Tadjikistan, Tunisie, Ukraine, Uruguay, Yougoslavie.

[31] BIT: *Note sur les travaux,* Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, 13-17 déc. 1999 (Genève, TMFI/1999/12, document GB.277/STM/3/3, 2000), p. 36.

[32] L'OIT et l'OMS ont par la suite autorisé leur publication. Ces directives figurent à titre de référence dans la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) telle qu'amendée en 1995 dans le Code STCW, Partie B, sous Instructions concernant les normes médicales – délivrance et enregistrement des brevets. Elles sont conçues à l'intention des autorités compétentes, examinateurs médicaux, armateurs, représentants des gens de mer et autres parties concernées par la conduite des examens d'aptitude physique que doivent subir les marins en exercice ou les candidats à ce métier. Elles répondent à la nécessité de réduire les grandes différences existant dans les prescriptions médicales et les modalités d'examen, de sorte que les certificats médicaux délivrés aux gens de mer soient un indicateur valide de leur aptitude physique au travail en mer. Les directives peuvent être consultées sur Internet à la page suivante: www.iloorg/public/french/dialogue/sector/techmeet/ilowho97/.

[33] OMI, STCW-F, annexe, chapitre I, règle 3, paragr. 1; chapitre II, règle 1, paragr. 2.1; règle 2, paragr. 2.2; règle 3, paragr. 2.1; règle 4, paragr. 2.2; règle 5, paragr. 2.2; règle 6, paragr. 3.2; règle 7, paragr. 1.1; règle 8, paragr. 1.1.

Législation et pratique nationales

La section ci-après s'inspire de rapports soumis en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT par des Etats Membres ayant ratifié la convention nº 113, ainsi que d'autres informations que le Bureau a obtenues auprès d'Etats qui ont ou non ratifié la convention nº 113 ou qui lui ont été transmises.

Champ d'application

Certains pays possèdent des lois et règlements nationaux relatifs à l'examen médical qui s'appliquent exclusivement aux navires de pêche[34]. Toutefois, les dispositions pertinentes couvrent généralement tous les navires marchands ou tous les marins, et n'excluent pas les navires de pêche ou les pêcheurs[35]. Un petit nombre de pays ont une législation de portée générale applicable à tous les lieux de travail, y compris les navires de pêche[36].

La législation nationale relative à l'examen médical comporte souvent des dérogations:

- par exemple, dans certains cas, elle ne s'applique pas aux navires de pêche inférieurs à une certaine taille: navires de pêche artisanale et à propulsion mécanique et autres navires que les navires de pêche en haute mer de plus de 20 mètres de long restant en mer pendant 45 à 50 jours[37]; navires de pêche de moins de 100 tjb[38]; navires de pêche de moins de 30 tjb[39]; navires de pêche de moins de 12 mètres[40]. Néanmoins, on peut citer plusieurs exemples dans lesquels les lois et règlements nationaux ne contiennent aucune dérogation[41]. Plus particulièrement, l'Uruguay inclut tout le personnel maritime travaillant à bord des navires marchands ou des navires de pêche privés, y compris les pêcheurs des petits navires et le personnel de la marine marchande nationale, y compris l'équipage des navires de pêche;
- en dehors de ces cas, certains pays excluent certains types de navires de pêche, par exemple les navires utilisés pour la pêche sportive ou de plaisance[42];
- d'autres pays prévoient que certaines zones de navigation échappent au champ d'application des lois sur l'examen médical, par exemple les navires pêchant dans

---

[34] Azerbaïdjan, Costa Rica, Equateur, Guatemala, Guinée, Panama, Fédération de Russie, Tunisie, Ukraine (ont ratifié la C.113).

[35] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Espagne, Libéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Fédération de Russie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Australie, Chili, République de Corée, Danemark, Estonie, Grèce, Inde, Indonésie, Japon, Lituanie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Nigéria, Royaume-Uni.

[36] Brésil, Cuba (ont ratifié la C.113); Indonésie, Roumanie.

[37] Inde.

[38] Norvège (a ratifié la C.113).

[39] République de Corée, Japon.

[40] Azerbaïdjan, Fédération de Russie (ont ratifié la C.113).

[41] Allemagne, Belgique, Bulgarie, Cuba, Equateur, Espagne, Uruguay (ont ratifié la C.113); Danemark, Royaume-Uni.

[42] Azerbaïdjan, Brésil, Costa Rica, Guatemala, Guinée, Panama, Pays-Bas, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie (ont ratifié la C.113); Australie, Inde.

les ports ou dans les estuaires des fleuves [43] et les navires de pêche n'effectuant pas un voyage à l'étranger ou n'opérant pas au-delà de limites prévues [44].

Il arrive parfois que des navires qui ne restent pas normalement en mer pour des périodes de plus de trois jours soient exemptés de l'application des lois et règlements pertinents [45]. La grande majorité des pays néanmoins n'accordent aucune dérogation pour les navires opérant pendant de courtes périodes en mer [46].

Obligation pour le pêcheur de fournir un certificat médical

D'une manière générale, la législation nationale prévoit que toute personne admise à servir à bord d'un navire de pêche devra, à l'issue d'un examen médical, fournir un certificat médical délivré par un médecin ou un bureau médical agréé [47]. Quelques rares pays exigent un certificat médical pour l'emploi des jeunes de moins de 18 ans alors que pour les personnes ayant dépassé cet âge les dispositions en vigueur ne s'appliquent pas aux pêcheurs [48].

La majorité des pays ont établi la nature de l'examen médical applicable au secteur de la pêche [49]. La Pologne a fait savoir que depuis le 1er janvier 2001 les médecins autorisés à pratiquer des examens préventifs sur les pêcheurs appliquent les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et les examens médicaux périodiques des gens de mer. Certains Etats Membres précisent que l'examen médical sera gratuit pour le candidat [50]. Les lois et règlements relatifs à la nature de l'examen médical tiennent souvent compte respectivement de l'âge [51] ou des tâches du candidat [52]. A titre d'exemple, en Espagne l'examen est pratiqué à l'aide

[43] Brésil, Costa Rica, Guatemala, Guinée, Panama, Pologne, Tunisie (ont ratifié la C.113); Australie, Japon.

[44] Australie, Nigéria, Nouvelle-Zélande.

[45] Costa Rica, Guatemala, Norvège, Tunisie (ont ratifié la C.113); Australie, Nigéria, Nouvelle-Zélande.

[46] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Bulgarie, Cuba, Equateur, Espagne, Guinée, Panama, Pays-Bas, Pologne, Fédération de Russie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Danemark, Royaume-Uni.

[47] Allemagne, Belgique, Brésil, Bulgarie, Costa Rica, Cuba, Equateur, Espagne, Guatemala, Guinée, Libéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Tunisie, Ukraine, Uruguay (ont ratifié la C.113); Australie, Chili, République de Corée, Danemark, Estonie, Grèce, Inde, Indonésie, Japon, Lituanie, Mauritanie, Mexique, Roumanie.

[48] Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni.

[49] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Bulgarie, Costa Rica, Cuba, Equateur, Espagne, Guatemala, Guinée, Libéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Australie, Chili, République de Corée, Danemark, Estonie, Grèce, Indonésie, Japon, Lituanie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni.

[50] Belgique, Costa Rica, Equateur, Espagne, Guatemala, Pologne, Tunisie (ont ratifié la C.113); Australie, Danemark.

[51] Allemagne, Belgique, Costa Rica, Cuba, Espagne, Guinée, Norvège, Pérou, Pologne, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Roumanie.

[52] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Costa Rica, Cuba, Espagne, Guatemala, Guinée, Norvège, Pérou, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Danemark, Nouvelle-Zélande, Roumanie.

de protocoles spécifiques tenant compte des exigences psychologique et physique et des risques généraux liés au travail à bord de même que de la zone de pêche concernée. L'examen médical comprend souvent des tests d'acuité visuelle et auditive [53].

Dans la grande majorité des pays, le certificat est un formulaire type à suivre [54]. La Pologne, en particulier, indique que depuis le 1er janvier 2001 les certificats médicaux délivrés aux pêcheurs prennent en compte le modèle présenté à l'annexe E des Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer. D'une manière générale, les certificats doivent attester que la personne ne souffre d'aucune affection ou maladie pouvant constituer ou aggraver un risque pour les autres pêcheurs à bord [55]. Certains pays prévoient une liste de contre-indications médicales pouvant empêcher l'admission au travail [56].

Validité et appel

La grande majorité des pays fixent – généralement à deux ans – la durée de validité des certificats médicaux applicables à la pêche pour les personnes de plus de 21 ans [57], et souvent le certificat médical expire déjà après un an [58]. La plupart des pays prévoient que le certificat médical devra être renouvelé au minimum une fois par an pour les personnes âgées de moins de 21 ans [59], d'autres plus rares disposent que seuls les certificats médicaux des personnes de moins de 18 ans expirent après un an [60]. Certains Etats Membres stipulent que, lorsqu'un certificat expire durant un voyage, il demeure valide jusqu'au retour du navire [61].

---

[53] Allemagne, Costa Rica, Equateur, Espagne, Guinée, Libéria, Norvège, Panama, Pérou, Pologne, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); République de Corée, Danemark, Nouvelle-Zélande.

[54] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Bulgarie, Costa Rica, Cuba, Equateur, Espagne, Guatemala, Guinée, Libéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Australie, Chili, République de Corée, Danemark, Estonie, Grèce, Indonésie, Japon, Lituanie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Roumanie, Royaume-Uni.

[55] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Costa Rica, Equateur, Espagne, Guatemala, Guinée, Libéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); République de Corée, Danemark, Japon, Nouvelle-Zélande, Roumanie.

[56] Allemagne, Azerbaïdjan, Norvège, Panama, Pologne, Fédération de Russie (ont ratifié la C.113); Danemark.

[57] Allemagne, Belgique, Costa Rica, Cuba, Equateur, Espagne, Libéria, Norvège, Pologne, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Danemark.

[58] Azerbaïdjan, Guatemala, Panama, Pays-Bas, Fédération de Russie, Ukraine (ont ratifié la C.113); Chili, République de Corée.

[59] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Costa Rica, Equateur, Espagne, Guatemala, Guinée, Norvège, Panama, Pays-Bas, Fédération de Russie, Tunisie, Ukraine (ont ratifié la C.113); Chili, République de Corée, Lituanie.

[60] Brésil, Cuba (ont ratifié la C.113); Danemark, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni.

[61] Allemagne, Azerbaïdjan, Equateur, Guatemala, Guinée, Norvège, Pérou, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113); Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni.

La plupart des pays qui ont ratifié la convention prévoient que toute personne à qui un certificat médical est refusé peut contester le résultat de l'examen auprès des autorités compétentes et demander à subir un autre examen médical, qui sera mené par une commission médicale indépendante spéciale ou un médecin indépendant agréé[62].

Conclusions

Il ressort des informations obtenues par le Bureau qu'outre les 29 Etats qui ont ratifié la convention nº 113 au moins 16 autres ont une législation nationale sur l'examen médical des pêcheurs (ou des marins en général, sans exclusion des pêcheurs). Il est possible que la fréquence annuelle des examens médicaux prescrite pour les personnes de moins de 21 ans ait empêché certains pays de ratifier (ils considèrent que la personne est adulte à 18 ans et n'exigent donc pas d'examens médicaux plus fréquents, pour les personnes de 18 à 21 ans). Plusieurs pays prévoient que l'examen médical doit être gratuit, mais ils ne sont pas nombreux.

Le Bureau étudie aussi comment les Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux des gens de mer peuvent être prises en considération dans la nouvelle norme.

Beaucoup de pays exigent des examens médicaux – et des certificats médicaux – pour les pêcheurs, mais il semble que cette prescription soit davantage appliquée à ceux considérés comme des salariés de l'armateur qu'à ceux qui possèdent leur propre navire ou travaillent comme «coaventuriers» (rémunérés à la part) ou n'ont pas de relation d'emploi formelle. Parmi ceux-ci, on trouve généralement les petits pêcheurs et les pêcheurs artisanaux (les taux de décès, d'accidents et de maladies de ces groupes ne semblent pas moins élevés que ceux des pêcheurs qui travaillent à bord des grands navires). On ne saurait donc dire si la convention nº 113 contribue de façon significative à l'amélioration de la sécurité et de la santé de la majorité des pêcheurs dans le monde. C'est pourquoi une nouvelle norme pourrait contenir des dispositions obligatoires ou incitatives visant ce groupe actuellement dépourvu de protection. Il pourrait aussi s'avérer nécessaire de lier la question des examens médicaux à celle des prestations d'invalidité, de chômage et de reconversion.

Brevets de capacité et formation professionnelle

Comme cela a déjà été indiqué dans le rapport, la pêche est une activité dangereuse. C'est aussi une profession de plus en plus complexe sur le plan technologique, du moins dans de nombreuses pêcheries. La formation joue un rôle important pour veiller à ce que les pêcheurs puissent s'acquitter de leur tâche efficacement et dans des conditions de sécurité. Elle permet également d'améliorer la sécurité du revenu et de favoriser l'avancement professionnel. Une formation à une pêche responsable peut contribuer à la préservation des stocks de poissons et à la protection de l'environnement marin.

[62] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Guinée, Libéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pologne, Fédération de Russie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.113).

La Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche a conclu ce qui suit:

> La formation est un moyen essentiel de traiter les questions de sécurité et de santé professionnelles qui devraient être intégrées dans tous les programmes de formation visant les pêcheurs. La formation, y compris les cours de remise à niveau, devrait tenir compte des différents types d'engins et d'opérations de pêche et de la préparation aux sinistres, et devrait refléter les dispositions de la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, 1995, la recommandation (nº 126) sur la formation professionnelle des pêcheurs, 1966, ainsi que d'autres codes et recueils de directives internationaux pertinents.

D'une manière générale, plus le bateau est petit, plus il est probable que le capitaine et les officiers ne possèdent pas de brevet de capacité. Toutefois, en partie à cause du taux élevé d'accidents dans la pêche, par exemple lorsque le navire chavire, certains pays commencent à exiger des brevets de capacité pour les postes clés à bord des petits navires. On note aussi une tendance à encourager la formation de base des pêcheurs, en incluant tous les membres de l'équipage.

Normes internationales sur les brevets de capacité

Normes de l'OIT

La convention (nº 125) sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966, prévoit pour les Etats Membres qui la ratifient qu'ils devront établir des normes relatives aux qualifications requises pour obtenir un brevet de capacité habilitant son titulaire à exercer les fonctions de patron, de second ou de mécanicien à bord d'un bateau de pêche supérieur à 25 tonneaux de jauge brute enregistrée. Elle prescrit également l'âge minimum pour la délivrance d'un brevet de capacité, un nombre minimum d'années de navigation et les sujets sur lesquels les candidats doivent être examinés. Elle prévoit qu'un système d'inspection efficace doit être assuré. Certains des principes énoncés dans cette convention ont été inclus dans la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F) (voir ci-dessous). Au 15 septembre 2002, la convention nº 125 avait été ratifiée par dix Etats Membres [63]. On trouvera les dispositions de fond de cette convention dans l'annexe.

Le Conseil d'administration a demandé à la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (Genève, décembre 1999) de fournir des avis sur cette convention. La commission tripartite a estimé que la convention nº 125 devait être révisée de façon à tenir compte de l'évolution de l'industrie halieutique, notamment en l'actualisant au regard de la technologie qui caractérise les navires de pêche d'aujourd'hui. Se référant à la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance et de veille 1995 (STCW-F), actuellement en vigueur, on s'est demandé si un seul instrument international sur les questions de compétence ne suffirait pas. La réunion tripartite est convenue que, étant donné les différents mécanismes de contrôle applicables aux

[63] Allemagne, Belgique, Brésil, Djibouti, France, Panama, Sénégal, Sierra Leone, République arabe syrienne, Trinité-et-Tobago.

conventions de l'OMI et de l'OIT, la méthode d'adoption des instruments de l'OIT et la nécessité d'une couverture étendue, une révision de la convention nº 125 se justifiait. Dans cette optique, la réunion tripartite a recommandé à la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail la révision de la convention nº 125[64] et l'inclusion de cette question dans le portefeuille de propositions pour l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail[65]. Ces propositions ont été acceptées par la commission et par le Conseil d'administration[66].

Normes de l'OMI

La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, 1995 (Convention STCW-F), a été adoptée en 1995 par une conférence de l'OMI réunissant des représentants de 74 gouvernements, de l'OIT, de la FAO, d'autres institutions spécialisées du système des Nations Unies et de plusieurs autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales. Cette convention comprend des articles portant sur divers sujets: obligations générales; définitions; champ d'application; communication de renseignements; autres traités et interprétation; délivrance des brevets; dispositions nationales; contrôle (y compris par l'Etat du port); et promotion de la coopération technique. Les obligations détaillées de la convention sont énoncées dans une annexe. Les prescriptions concernent les capitaines, les officiers chargés du quart à la passerelle à bord de navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les chefs mécaniciens et seconds mécaniciens de navires dont l'appareil de propulsion principale a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW et le personnel chargé des radiocommunications. Le chapitre III de l'annexe à cette convention comprend les règles pour la formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche. A la date du 30 septembre 2002, la Convention STCW-F avait été ratifiée par quatre pays[67].

Comparaison de la convention nº 125 et de la Convention STCW-F

Il existe donc aujourd'hui *deux* conventions internationales traitant des brevets de capacité, celle de l'OIT adoptée en 1966 et celle de l'OMI adoptée en 1995[68]. En comparant ces instruments (voir tableau 3.1), le Bureau note deux différences particulièrement sensibles (en plus du degré de détail plus élevé de la Convention STCW-F):

- la Convention STCW-F contient, au chapitre III de son annexe, des prescriptions en matière de sécurité pour *l'ensemble* du personnel des navires de pêche, ce qui n'est pas le cas de la convention nº 125;
- la Convention STCW-F contient des dispositions relatives au «contrôle par l'Etat du port», ce qui n'est pas le cas de la convention nº 125.

[64] BIT: *Note sur les travaux, op. cit.*, p. 37.

[65] Document GB.277/LILS/4.

[66] Document GB.277/205.

[67] Danemark, Islande, Fédération de Russie, Ukraine.

[68] Un autre instrument de l'OIT, la convention (nº 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, qui s'applique aux navires d'une jauge brute supérieure à 200 tonneaux, n'exclut pas les navires de pêche.

Tableau 3.1. Comparaison des dispositions de la convention nº 125 et de la Convention STCW-F

Question	Convention nº 125 de l'OIT	Convention STCW-F
Champ d'application et définitions	Les «bateaux de pêche» comprennent tous les navires et bateaux quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées et immatriculés, à l'exception: — des navires et bateaux d'une jauge brute enregistrée inférieure à 25 tonneaux; — des navires et bateaux affectés à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues; — des navires et bateaux utilisés pour la pêche sportive ou de plaisance; — des navires de recherche ou de protection des pêcheries. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, prévoir des dérogations pour les navires de pêche côtière au sens de la législation nationale. Les termes «patron», «second» et «mécanicien» sont définis.	L'expression «navire de pêche» désigne un navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer. «L'expression «navire de pêche océanique» désigne un navire de pêche autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent des règlements portuaires.» La règle I/2 de l'annexe stipule entre autres que, lorsque «l'Administration d'une Partie considère qu'il n'est ni raisonnable ni possible dans la pratique d'appliquer pleinement les prescriptions de certaines règles du chapitre II (voir plus bas) au personnel servant à bord d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 45 mètres qui est exploité exclusivement à partir de ces ports et qui se livre à la pêche dans ses eaux limitées, elle peut déterminer, parmi ces règles, celles qui ne devraient s'appliquer, intégralement ou partiellement, à ce personnel, sans déroger aux principes de sécurité énoncés dans la Convention». La convention «s'applique au personnel employé à l'exploitation des navires de pêche océaniques qui sont autorisés à battre pavillon d'une Partie». La règle 1 de l'annexe contient également sous la rubrique Définitions les définitions suivantes: «eaux limitées» et «eaux illimitées», de même que les définitions de «capitaine», «officier», «officier chargé du quart à la passerelle», «officier mécanicien», «chef mécanicien», «second mécanicien», et «opérateur des radiocommunications».
Délivrance des brevets	Les Etats établiront des normes relatives aux qualifications requises pour obtenir un brevet de capacité habilitant son titulaire à exercer les fonctions de patron, de second ou de mécanicien. Tous les bateaux de pêche auxquels la convention s'applique devront obligatoirement embarquer un patron breveté.	Le chapitre II de la convention énonce dans les règles qu'il contient les prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance de différents brevets: — capitaine (règle 1) et officier (règle 2) chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées;

Question	Convention nº 125 de l'OIT	Convention STCW-F
	Tous les bateaux de pêche d'une jauge brute enregistrée supérieure à 100 tonneaux affectés à des opérations ou à des zones, définies par la législation nationale, devront obligatoirement embarquer un second breveté. Tous les bateaux de pêche dont le moteur développe une puissance supérieure à celle qui sera déterminée par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, devront obligatoirement embarquer un mécanicien breveté (quelques exceptions prévues). Exceptions pour certains cas. Les brevets délivrés aux patrons, seconds et mécaniciens pourront être des brevets complets ou restreints, en fonction des dimensions et du type de bateaux de pêche, de la nature de la pêche pratiquée et des zones de pêche, selon ce qui sera déterminé par la législation nationale.	— capitaine (règle 3) et officier (règle 4) à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées; — chef mécanicien (règle 5) et second mécanicien (règle 5) de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW; — personnel chargé des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications (règle 6) à bord des navires de pêche. Il énonce également les prescriptions obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines, des officiers et des officiers mécaniciens (règle 7) ainsi que du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM (règle 8).
Formation de base en matière de sécurité	Les prescriptions ne concernent que les patrons, les seconds et les mécaniciens	Le chapitre III exige une formation de base en matière de sécurité (techniques de survie; prévention de l'incendie et lutte contre l'incendie; consignes en cas d'urgence; premiers secours élémentaires; prévention de la pollution des mers; prévention des accidents à bord pour l'ensemble du personnel des navires de pêche (l'Administration doit décider si elles doivent s'appliquer ou non au personnel de navires de pêche de faibles dimensions ou au personnel déjà employé à bord de navires de pêche et, dans l'affirmative, dans quelle mesure).
Veille	Les patrons et les seconds doivent montrer qu'ils ont une connaissance des règles pour prévenir les abordages en mer, de la navigation pratique et de sujets apparentés.	Le chapitre IV énonce les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle à bord des navires de pêche.
Age minimum et minimum d'expérience professionnelle requis pour la délivrance d'un brevet de capacité	L'âge minimum prescrit pour la délivrance d'un brevet de capacité ne doit pas être inférieur à: — 20 ans pour les patrons; — 19 ans pour les seconds; — 20 ans pour les mécaniciens.	Tout candidat à un brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées et limitées ou de chef mécanicien et de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil

Question	Convention nº 125 de l'OIT	Convention STCW-F
	Pour les patrons servant à bord d'un bateau affecté à la pêche côtière et pour les mécaniciens servant à bord d'un bateau dont le moteur développe une puissance inférieure à celle déterminée après consultation des organisations d'armateurs/organisations de pêcheurs, l'âge minimum peut être fixé à 18 ans. Le minimum d'expérience professionnelle pour la délivrance d'un brevet de second ne doit pas être inférieur à trois années de navigation au service du pont. Le minimum d'expérience professionnelle pour la délivrance d'un brevet de patron ne doit pas être inférieur à quatre années de navigation au service du pont (quelques exceptions possibles). Le minimum d'expérience professionnelle pour la délivrance d'un brevet de mécanicien ne doit pas être inférieur à trois années de navigation dans la salle des machines (quelques exceptions possibles). Une période de navigation plus courte est possible si le candidat a suivi un cours de formation professionnelle agréée – mais elle ne sera en aucun cas inférieure à douze mois.	de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW doit avoir 18 ans au moins. Il existe des prescriptions concernant le service en mer. Il est également possible de remplacer une partie du service en mer à bord de navires de pêche par une période de service en mer approuvé en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de mer tel que visé par la Convention STCW ou par une période de formation spéciale.
Examens	Les candidats aux divers brevets seront tenus de montrer leurs connaissances sur une série de sujets énumérés (dans les articles 11 et 12)	Tout candidat à un brevet doit «avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie». Les matières sur lesquelles portent les examens sont décrites en détail au chapitre II. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide délivré conformément aux dispositions de la Convention STCW subisse à nouveau des épreuves portant sur certains sujets.
Mesures de mise en application	L'Etat devra assurer, par un système d'inspection efficace, l'application effective de la législation nationale. La législation nationale donnant effet aux dispositions de la convention devra prévoir les cas dans lesquels l'Etat peut arrêter tout bateau immatriculé dans son territoire en raison d'une infraction à ladite législation.	Chaque Partie doit établir des processus et procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsque a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des biens en mer ou le milieu marin, lequel aurait été commis par les titulaires de brevet ou de visa…

Question	Convention n° 125 de l'OIT	Convention STCW-F
	La législation nationale devra déterminer les sanctions pénales ou disciplinaires à appliquer dans les cas où cette législation ne serait pas respectée, y compris lorsqu'un armateur a engagé une personne non titulaire du brevet exigé ou lorsqu'une personne a obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement pour exercer des fonctions exigeant un brevet sans être titulaire du brevet requis à cet effet.	Chaque Partie doit prescrire les sanctions pénales ou disciplinaires… De telles sanctions pénales ou disciplinaires doivent en particulier être prévues et appliquées contre: — un propriétaire, l'agent du propriétaire ou le capitaine qui a engagé une personne non titulaire d'un brevet; — un capitaine qui a autorisé qu'une personne non titulaire du brevet ou de la dispense appropriée exerce une fonction ou serve dans une capacité… — une personne qui a obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement pour exercer une fonction… Une Partie dans la juridiction de laquelle a sa base un propriétaire, l'agent du propriétaire ou toute personne dont on a de bonnes raisons de penser qu'elle a été responsable ou a eu connaissance d'un non-respect apparent … doit offrir toute la coopération possible à toute Partie qui l'avise à son intention d'intenter une procédure sous sa juridiction.

Normes internationales sur la formation professionnelle

Recommandation n° 126

La recommandation (n° 126) sur la formation professionnelle des pêcheurs, 1966, comme son nom l'indique, fournit des directives sur la formation des pêcheurs. Elle est divisée en cinq grandes parties: champ d'application et définitions; organisation et administration nationales; programmes de formation; méthodes de formation; enfin, collaboration internationale. En tant que recommandation, l'instrument n'est pas sujet à ratification et, en conséquence, les Etats Membres n'ont pas à fournir de rapport sur son application au titre de l'article 22. La recommandation n° 126 diffère de la convention n° 125 et de la Convention STCW-F en ce sens, comme l'indiquent les titres de ses différentes parties, qu'elle fournit des indications concrètes sur, par exemple, l'organisation, la coordination, le financement, les méthodes de formation. On trouvera les dispositions de fond de la recommandation dans l'annexe.

Document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation et la délivrance de brevets au personnel à bord des navires de pêche

Le Document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation et la délivrance de brevets au personnel à bord des navires de pêche contient des directives

très détaillées sur la formation et la délivrance des brevets au personnel des petits et des gros navires de pêche et des navires de pêche maritime industrielle. Il vise à fournir des indications aux personnes chargées d'élaborer, d'établir ou de réviser des programmes nationaux de formation pour les programmes de formation et de délivrance de brevets au personnel des navires de pêche.

Le document original intitulé «Document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets» a été établi par un groupe de travail FAO/OIT/OMI au début des années quatre-vingt et publié en 1985. Il s'inspire en grande partie de la convention nº 125 et de la recommandation nº 126. A cette époque, l'OMI ne possédait pas de convention sur la formation des pêcheurs. En 1997, le Comité de la sécurité maritime a proposé une révision du document pour le mettre en conformité avec les dispositions de la Convention STCW-F et du Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable. Cette proposition a été acceptée par le Conseil d'administration du BIT et par la FAO. Un groupe de travail mixte FAO/OIT/OMI a été constitué et s'est réuni deux fois en 1998 et en 1999 pour mener à bien ces travaux. Après avoir été examinée par le Conseil d'administration [69], le Comité de la sécurité maritime et la FAO, la version révisée a été publiée par l'OMI en 2001.

La révision proposée portait principalement sur les aspects suivants: harmonisation avec les dispositions de la Convention STCW-F, avec un nouveau chapitre concernant l'«option de l'approche fonctionnelle de la formation» [70]; adjonction d'un nouveau chapitre et d'une annexe concernant le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO; nouvelles annexes sur la fatigue ainsi que sur les principes appliqués par les officiers chargés du quart machine. Le document destiné à servir de guide ainsi révisé contient des directives sur la plupart des questions abordées par la recommandation nº 126 de l'OIT. Il est beaucoup plus détaillé que la recommandation.

Normes régionales

Union européenne

La directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre des mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail énonce des prescriptions générales sur la formation des travailleurs de tous les secteurs. La directive 93/103/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche comprend des dispositions sur la formation des travailleurs. L'article 9 porte généralement sur la formation applicable à l'ensemble des travailleurs des navires de

---

[69] Voir document GB.277/14, paragr. 71.

[70] L'option de l'«approche fonctionnelle de la formation» fournit des directives à l'administration nationale en ce qui concerne la formation fonctionnelle et les méthodes d'évaluation conformes aux systèmes établis pour évaluer les compétences du personnel de bord. Le système de formation fonctionnelle comprend des programmes et des méthodes d'enseignement, d'évaluation et de délivrance des brevets très différentes des méthodes traditionnelles. Il est centré sur la capacité d'une personne d'accomplir certaines fonctions et sur l'application pratique de connaissances sous-jacentes dans un éventail de situations fonctionnelles variables. Le pêcheur est compétent lorsqu'il peut prouver sa capacité d'accomplir une gamme bien définie de fonctions selon des normes convenues à l'avance.

pêche; l'article 10 a trait à la formation des personnes susceptibles de commander un navire. La directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires stipule que chaque Etat Membre doit prendre les mesures nécessaires pour que «toutes les personnes qui reçoivent une formation professionnelle maritime et se destinent au travail embarqué aient reçu une formation de base portant sur les mesures d'assistance médicale et de secours à prendre immédiatement en cas d'accident ou d'urgence vitale médicale» et que «le capitaine et le ou les travailleurs auxquels, … il aurait délégué l'usage de la dotation médicale, aient reçu une formation particulière réactualisée périodiquement, au moins tous les cinq ans, prenant en compte les risques et les besoins spécifiques requis pour les différentes catégories de navires et suivant les orientations générales définies à l'annexe V» (qui fournit plus de détails sur la formation médicale du capitaine et des travailleurs désignés).

Afrique australe

En Afrique australe, le Protocole sur les pêcheries de la Communauté de développement de l'Afrique australe prévoit à son article 15 que les Etats parties [au protocole] se conformeront aux normes de l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne la délivrance des brevets des marins, mécaniciens de marine, capitaines et autres personnels navigants [71].

Législation et pratique nationales concernant les brevets de capacité

La section ci-après se fonde sur les rapports sur l'application de la convention nº 125, soumis par les Etats Membres au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, et sur des informations transmis au Bureau ou obtenus par celui-ci.

Champ d'application

Certains pays possèdent des lois et règlements nationaux sur les brevets de capacité qui s'appliquent exclusivement aux navires de pêche [72]. Dans d'autres pays, les dispositions pertinentes s'appliquent généralement à tous les navires marchands ou à tous les marins, sans exclusion des navires de pêche ou des pêcheurs [73].

---

[71] Signalé par J. Dahl et A. Masarakufa dans *Conditions of work in the fisheries sector – An overview of SADC Member States*, document non publié, réalisé pour le compte du BIT et préparé par le Service namibien de recherche sur la politique économique (Namibian Economic Policy Research Unit) (août 2002).

[72] Belgique (a ratifié la C.125); Danemark, Espagne, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Tunisie.

[73] Allemagne, Panama, Sénégal, République arabe syrienne, Trinité-et-Tobago (ont ratifié la C.125); Australie, République de Corée, Danemark, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Grèce, Inde, Indonésie, Japon, Lituanie, Mexique Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni.

Les lois et règlements nationaux sur les contrats d'engagement comportent très souvent des dérogations:

- Dans certains cas, ils ne s'appliquent pas aux navires de pêche inférieurs à une certaine taille: par exemple moins de 25 t[74], moins de 30 tjb[75], moins de 16,5 m[76], moins de 200 tjb[77]. Toutefois, certaines législations ne contiennent aucune exclusion[78].
- Certains pays excluent des types particuliers de navires de pêche, par exemple les navires de pêche sportive ou de plaisance[79] et les navires de recherche ou de protection des pêcheries[80].
- D'autres excluent certaines zones de navigation, par exemple les navires de pêche n'opérant pas en dehors de limites prescrites[81], les navires de pêche effectuant un voyage autre qu'un voyage à l'étranger[82], les navires de pêche n'opérant pas en haute mer[83] et les navires de pêche côtière[84].

Enfin, les lois et règlements nationaux prévoient souvent que l'autorité compétente pourra dans certains cas autoriser un bateau de pêche à prendre la mer sans avoir à bord une équipe complète de personnel breveté[85], par exemple si ladite autorité considère que les personnes possédant les qualités voulues ne sont pas disponibles et qu'aucun risque n'est encouru en permettant au bateau de prendre la mer et dans les cas de force majeure, etc.

Prescriptions concernant les brevets de capacité

Le tableau 3.2 résume les informations obtenues auprès d'un certain nombre d'Etats Membres qui ont ou non ratifié la convention n° 125 sur les prescriptions concernant les brevets de capacité telles que prévues par cette convention.

---

[74] Sierra Leone, République arabe syrienne (ont ratifié la C.125); Norvège.

[75] Japon.

[76] Royaume-Uni.

[77] Etats-Unis.

[78] Allemagne, Sénégal (ont ratifié la C.125); Danemark.

[79] Trinité-et-Tobago (a ratifié la C.125); Australie, Inde, Norvège, Pérou.

[80] Belgique, Trinité-et-Tobago (ont ratifié la C.125).

[81] Nouvelle-Zélande.

[82] Australie.

[83] Etats-Unis.

[84] Belgique, République arabe syrienne, Trinité-et-Tobago (ont ratifié la C.125).

[85] Allemagne, Belgique, Sénégal, République arabe syrienne, Trinité-et-Tobago (ont ratifié la C.125); Norvège, Pologne.

Tableau 3.2. Lois et règlements nationaux concernant les brevets de capacité

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Belgique	Brésil	Canada	Chili	République de Corée	Danemark	Djibouti	Espagne	Estonie	France	Grèce	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Lituanie	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sénégal	Sierra Leone	République arabe syrienne	Thaïlande	Trinité-et-Tobago	Tunisie
4	Normes relatives aux qualifications requises pour l'obtention de brevets de capacité pour les patrons, les seconds et les mécaniciens	•		•		•	•	•	•		•	•	•	•	•	•		•	•			•		•	•	•	•	•		•		•	•	•	•		•		•	•
5.1	Patron breveté requis à bord des bateaux visés	•		•					•			•	•	•	•									•	•								•		•		•			
5.2	Second breveté requis à bord des bateaux de plus de 100 tjb	•		•					•			•		•	•									•	•								•		•					
5.3	Mécanicien breveté requis à bord des bateaux dont le moteur dépasse la puissance déterminée																																							
5.4	Validité des brevets limitée en fonction des dimensions, du type du bateau de pêche, etc	•						•	•		•	•	•	•		•		•				•		•		•		•		•			•		•		•			•
6.1a 6,2	Age minimum prescrit pour les patrons	•		•									•											•	•												•			
6.1b 6.2	Age minimum prescrit pour les seconds	•		•									•											•	•												•			
6.1c 6.2	Age minimum prescrit pour les mécaniciens	•		•																				•	•												•			

Article	7 10	8 10	9 10	11	12
Disposition	Minimum d'expérience professionnelle requis pour les seconds	Minimum d'expérience professionnelle requis pour les patrons	Minimum d'expérience professionnelle requis pour les mécaniciens	Connaissance requise dans certaines matières faisant l'objet d'examens	Connaissances supplémentaires requises faisant l'objet d'examens
Allemagne	•	•	•	•	•
Australie					
Belgique	•	•	•	•	•
Brésil					
Canada					
Chili				•	
République de Corée				•	
Danemark	•	•	•	•	•
Djibouti					
Espagne				•	
Estonie	•	•	•	•	•
France	•	•			
Grèce	•	•	•	•	•
Inde				•	•
Indonésie				•	
Italie					
Japon				•	
Lituanie				•	
Malaisie					
Maurice					
Mexique				•	
Nigéria					
Norvège	•	•	•	•	
Nouvelle-Zélande	•	•	•	•	
Panama				•	
Pays-Bas				•	
Pérou	•	•	•		
Philippines	•	•	•	•	
Pologne					
Portugal					
Roumanie				•	
Royaume-Uni					
Fédération de Russie					
Sénégal	•	•	•		
Sierra Leone					
République arabe syrienne	•	•	•	•	•
Thaïlande					
Trinité-et-Tobago				•	
Tunisie				•	

Législation nationale relative aux programmes de formation professionnelle

Au Danemark, une ordonnance stipule qu'aucune personne ne pourra accomplir un travail à bord d'un navire de pêche, quel que soit son tonnage, sans avoir suivi un cours élémentaire d'assistant ou un cours de sécurité pour les pêcheurs d'une durée de trois semaines approuvé par l'Autorité maritime danoise, et obtenu un certificat l'attestant. Les pêcheurs âgés ayant déjà servi à bord de navires de pêche peuvent poursuivre leur activité s'ils suivent avec succès un cours spécial d'une durée d'une semaine. L'Autorité maritime danoise a adopté en 1994, en coopération avec l'Organisation des pêcheurs danois (armateurs) et le Syndicat général des travailleurs du Danemark, un programme de formation des travailleurs de la pêche commerciale. Il s'agit d'un cours sur la sécurité destiné aux pêcheurs d'une durée de trois semaines suivi de six mois de navigation puis de vingt-deux semaines à terre et, enfin, de douze mois de navigation. La formation est facultative pour les jeunes pêcheurs, mais elle leur permet de commencer leur formation dès l'âge de 16 ans, sous réserve d'un accord couvrant la durée totale de la période de formation entre le jeune pêcheur et l'Organisation des pêcheurs danois. La formation des travailleurs de la pêche commerciale est reconnue équivalente au cours élémentaire d'assistant de navire qui permet d'être engagé en tant qu'assistant de navire ordinaire à bord des navires marchands. Les personnes ayant obtenu le brevet de capitaine ont aussi la possibilité de passer des examens similaires pour les navires marchands de moins de 3 000 tonnes. Les personnes qui quittent le secteur peuvent, par l'intermédiaire d'un système général intéressant toutes les industries, bénéficier d'une formation complémentaire leur permettant d'obtenir des qualifications à terre.

La voie traditionnelle pour obtenir un brevet de capacité pour les pêcheurs du Royaume-Uni est un examen écrit suivi d'un examen oral final. La National Vocational Qualification (NVQ) opère en tandem avec la filière traditionnelle. Les candidats démontrent leurs compétences dans l'exécution de tâches et non au cours d'un examen traditionnel. Avant d'être déclarés compétents, ils se soumettent à divers contrôles de connaissances.

En Espagne, l'Institut social de la marine possède sept écoles où sont organisées des activités de formation spécifique à la navigation et à la pêche professionnelle. Il existe cinq cycles de formation de niveau moyen à supérieur dans le domaine de la pêche maritime. Les programmes de formation sont élaborés en consultation avec le secteur de la pêche.

A Maurice, le ministère des Pêcheries, en collaboration avec la Sea Training School (Ecole de formation de la mer), organise un cours de formation pour les pêcheurs sur les bancs. Chaque session de formation dure deux semaines à l'issue desquelles est décerné un brevet d'aptitude professionnelle à la pêche sur les bancs.

La loi norvégienne sur l'enseignement réglemente tous les aspects de l'enseignement primaire et secondaire. Le principal programme de formation professionnelle comporte deux années de cours théoriques dans une école secondaire supérieure (une année de cours de base et une année de cours avancé, niveau I) et une année d'apprentissage. Les pêcheurs suivent un cours de base sur l'agriculture, la pêche et la foresterie et un cours avancé de niveau I sur la pêche. Après deux années d'apprentissage, l'apprenti peut passer un brevet de pêcheur. Une formation à la sécurité est assurée durant l'apprentissage.

En Namibie, un institut de formation établi à Walvis Bay assure une formation aux normes énoncées dans la Convention STCW-F. Il forme également les inspecteurs des pêcheries et des observateurs tout comme des assistants techniques pour seconder les inspecteurs des pêcheries[86].

En Tunisie, un décret établit le régime de formation professionnelle pour la main-d'œuvre spécialisée travaillant à bord des navires de pêche.

Dans d'autres pays (Pologne, Roumanie), il semble que la formation dans le domaine de la pêche soit assurée par des collèges ou des académies de marine. Une loi spéciale sur la promotion de l'emploi des marins s'applique aux pêcheurs travaillant à bord des navires relevant de la loi sur les marins. Il n'y a dans la pratique aucun centre spécial de formation pour les pêcheurs du Panama. Néanmoins, l'institut de marine (pour les marins de la marine marchande) a créé un programme de formation spécial avec l'assistance du Japon.

Conclusions

La pêche est une activité dangereuse (voir plus loin), qui utilise des techniques de plus en plus sophistiquées, d'où la nécessité que les pêcheurs soient formés ou du moins sensibilisés aux exigences d'une pêche responsable; il semblerait donc souhaitable de promouvoir la formation dans une norme internationale.

Des deux conventions internationales sur le sujet, à savoir la convention nº 125 de l'OIT et la Convention STCW-F, il semblerait que la dernière soit l'instrument le plus moderne et le plus complet. Comme on l'a vu plus haut, elle va au-delà de la convention nº 125 en exigeant une formation à la sécurité de *tout* le personnel des navires de pêche et un «contrôle par l'Etat du port» (encore que ces dispositions ne soient applicables qu'à un pourcentage relativement faible de la flotte de pêche mondiale). Bien qu'adoptée en 1995, la Convention STCW-F a toutefois suscité moins de ratifications que la convention nº 125. En outre, de nombreuses dispositions de la recommandation nº 126 restent pertinentes pour beaucoup d'aspects de la formation professionnelle des pêcheurs.

A la lumière de ce qui précède, la nouvelle norme de l'OIT pour le secteur de la pêche pourrait inclure des dispositions contraignantes – mais générales – sur la formation et éventuellement des dispositions incitatives plus détaillées renvoyant à la Convention STCW-F et au Document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation et la délivrance des brevets au personnel à bord des navires de pêche.

Pièces d'identité des gens de mer

De nombreux pêcheurs, à l'instar des autres gens de mer, entrent sur le territoire d'un Etat autre que celui dont ils sont ressortissants dans les cas suivants: permission à terre; embarquement à bord du navire ou transfert sur un autre navire; transit afin de rejoindre un navire dans un autre pays; rapatriement. Il a été souligné, lors de récentes réunions de l'OIT, notamment par les représentants des organisations de pêcheurs, qu'il serait utile de délivrer un document d'identification à certains pêcheurs pour faciliter les voyages ou les permissions à terre.

[86] Signalé par J. Dahl et A. Masarakufa, *op. cit.*

Normes internationales du travail

La convention (nº 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, établit des normes internationales sur la forme et le contenu des pièces d'identité des gens de mer et leur reconnaissance réciproque afin de diminuer les difficultés et les inconvénients auxquels se heurtent les gens de mer pour prendre leur permission à terre dans des ports étrangers ou en ce qui concerne leur voyage en transit ou lors de leur rapatriement [87]. La convention prévoit à l'article 1 qu'elle «s'applique à tout marin employé, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire autre qu'un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel la convention est en vigueur, et qui est normalement affecté à la navigation maritime». L'article 1 (2) stipule que «en cas de doute quant à la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme des gens de mer aux fins de la présente convention, cette question sera tranchée, dans chaque pays, par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées». A la date du 15 septembre 2002, la convention avait été ratifiée par 61 Etats Membres.

Le groupe de travail sur les normes de la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche n'a pas spécifiquement examiné la convention nº 108, mais il a soulevé la question des pièces d'identité des gens de mer lors de la discussion de la convention (nº 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959. Le groupe de travail a notamment jugé qu'il était nécessaire de réviser partiellement cette convention afin d'y inclure de nouvelles dispositions en vue de créer un document d'identification destiné aux pêcheurs sur le modèle de celui établi pour les gens de mer. Il a estimé qu'en raison de l'évolution de l'industrie halieutique, qui est maintenant un secteur mondialisé, les pêcheurs devaient disposer de tels documents destinés à faciliter les démarches telles que l'obtention de visas, les formalités d'embarquement et de débarquement ainsi que le rapatriement.

Lorsqu'il a examiné les propositions concernant la révision de la convention nº 114, le Conseil d'administration a approuvé la recommandation visant à la réviser partiellement, mais il n'a pas formulé de commentaires spécifiques sur la question d'un document d'identité à l'intention des pêcheurs [88].

A sa 283e session (mars 2002), le Conseil d'administration a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 91e session de la Conférence internationale du Travail (juin 2003) une question urgente concernant la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer en vue de l'adoption d'un protocole à la convention nº 108. La question sera régie par la procédure de simple discussion établie en vertu de l'article 38 du Règlement de la Conférence, et le nouvel instrument sera soumis à la Conférence pour adoption à sa 91e session, en juin 2003 [89]. Au moment de l'élaboration du présent rapport sur la législation et la pratique, il n'y avait pas eu de discussion pour établir si le protocole à la convention nº 108 devrait s'appliquer ou non aux pêcheurs.

---

[87] BIT: D.A. Pentsov: «Gens de mer», Les normes internationales du travail – Une approche globale (Genève, 2001), pp. 569-646.

[88] Documents GB.277/11/2, paragr. 8, GB.277/LILS/4, paragr. 50, GB.277/LILS/WP/PRS/2, paragr. I.3.

[89] Pour un examen complet de cette question, voir: BIT: *Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer*, rapport VII(1), Conférence internationale du Travail, 91e session, Genève, 2003.

Prescriptions régionales

L'Accord de Schengen et le règlement (CE) nº 539/2001 du Conseil du 15 mars 2001 fixent, dans le cadre de l'Union européenne, des règles d'immigration uniformes pour 15 Etats d'Europe. Il s'agit de textes d'application générale, qui ne contiennent pas de dispositions particulières concernant les gens de mer ou les pêcheurs[90].

Législation et pratique nationales

D'une manière générale, les informations dont dispose le Bureau indiquent que les pêcheurs travaillant à l'étranger peuvent obtenir une pièce d'identité de marin ou livret professionnel. Tel semble être le cas dans plusieurs pays[91]. Aux Pays-Bas, des livrets professionnels sont fournis. Tous les marins, y compris le personnel des navires de pêche, doivent être en possession d'un passeport. En Espagne, les travailleurs en mer non espagnols doivent embarquer avec une pièce d'identité mentionnée dans la convention nº 108, délivrée par un autre pays conformément aux dispositions de l'article 32 de l'ordonnance du 18 janvier 2000 qui approuve le Règlement sur le mouvement des navires.

Dans certains pays comme les Etats-Unis, il semble que ces documents ne sont pas délivrés aux pêcheurs. La Norvège non plus ne délivre pas de documents d'identité au personnel des navires de pêche, quelle que soit la zone d'exploitation (les règles pertinentes concernant les marins et les règlements concernant la supervision du service maritime du 25 novembre 1988 (nº 940) (section 5) excluent le personnel à bord des navires de pêche si ces navires sont employés pour la pêche). Au Royaume-Uni, le règlement de la marine marchande de 1987 (documents du marin) interdit la délivrance de documents d'identité de marin du Royaume-Uni aux marins du Royaume-Uni employés à bord de navires de pêche, mais de nouvelles règles sont en cours d'élaboration pour résoudre cette question.

Au Canada, en Colombie-Britannique, l'industrie de la pêche se limite aux eaux des côtes occidentales du Canada, et des documents d'identité ne sont pas nécessaires. Néanmoins, à Terre-Neuve, tous les pêcheurs commerciaux sont tenus d'être en possession de cartes montrant qu'ils sont enregistrés auprès du Professional Fish Harvesters Certification Board (PFHCB) et autorisés à pêcher dans la province. Les documents d'identité des personnes travaillant à bord des chalutiers opérant au large des côtes relèvent de la convention collective. En Inde, il n'existe pas de documents d'identité spécifiques pour le personnel des navires de pêche travaillant à l'étranger à l'exception du passeport et des brevets de capacité (pour ceux qui en possèdent un). Les gouvernements des Etats fournissent des cartes d'identification aux pêcheurs.

En Malaisie, le Département des pêcheries a établi des cartes d'identité pour les pêcheurs afin de faciliter leur identification et leur contrôle. Les pêcheurs étrangers doivent être en possession d'une autorisation spéciale accordée par le directeur général des pêcheries pour travailler à bord d'un navire de pêche malais. A Maurice, les pêcheurs se voient remettre un registre permanent de pêcheurs sur les bancs.

---

[90] On trouvera une étude de l'accord et de son impact sur la circulation des marins dans le rapport VII(1), *ibid.*

[91] Danemark, Espagne, Japon (pour ceux relevant de la loi sur les marins, à savoir les navires de pêche en mer de plus de 30 tonneaux de jauge brute), Mauritanie, Mexique, Panama, Pologne, Roumanie, Tunisie.

Conclusions

Il ressort des informations obtenues par le Bureau que la question des documents d'identité revêt une très grande importance pour les pêcheurs travaillant à bord de navires étrangers ou effectuant des voyages internationaux. La nouvelle norme sur la pêche pourrait donc comporter une disposition obligatoire ou incitative prévoyant que les Etats qui la ratifient devraient délivrer des cartes d'identité aux pêcheurs engagés à bord de navires étrangers ou effectuant des voyages internationaux.

Recrutement et placement/continuité de l'emploi

Les marins peuvent obtenir un emploi à bord des navires de pêche de multiples façons. Certains sont recrutés directement par le capitaine du navire, d'autres par l'armateur, d'autres encore par l'intermédiaire des syndicats. De nombreux pêcheurs commencent par travailler pour un parent ou auprès de lui sur un bateau appartenant à la famille. Dans certains pays ou régions, à l'intérieur des pays, des efforts sont déployés pour «professionnaliser» la pêche en liant les questions de l'emploi, de la formation (en particulier la formation à la sécurité) et de l'enregistrement. Ces efforts peuvent viser à accroître la sécurité, à stabiliser les revenus, voire à freiner l'activité pour éviter l'exploitation excessive des ressources.

Certains pêcheurs migrants peuvent trouver un emploi par l'intermédiaire d'agences de recrutement et de placement. Ces dernières années, le BIT a reçu des rapports ou a eu connaissance de rapports faisant état de pratiques abusives de la part de certaines de ces agences: paiement pour obtenir des emplois, faux contrats, pêcheurs hébergés dans des hôtels flottants ou des baraques insalubres. Malgré les efforts de certains pays pour remédier à la situation, des problèmes semblent persister. La République populaire de Chine est même allée jusqu'à interdire à ses ressortissants de travailler sur les navires de Taiwan (Chine) tant que les conditions ne se seraient pas améliorées [92].

La question du recrutement et du placement, notamment en ce qui concerne l'emploi des pêcheurs travaillant à bord de navires battant pavillon étranger, intéresse certains segments du secteur de la pêche plus que d'autres. Ces instruments, ou du moins les principes qu'ils reflètent, peuvent être particulièrement pertinents pour les pays qui fournissent un nombre important de pêcheurs aux flottes étrangères.

Recrutement et placement

Normes internationales

Il n'existe pas d'instrument spécifique sur ce sujet visant expressément les pêcheurs. Deux en revanche s'appliquent aux gens de mer: la convention (nº 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et la recommandation nº 186 qui l'accompagne, qui peuvent s'étendre à la pêche commerciale internationale. La

[92] Signalé dans «China Trough A Lens», www.china.org.cn/features/photos/index.htm (juillet 2002) (site consulté le 26 novembre 2002).

convention n° 179 révise un instrument antérieur de l'OIT, la convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920, qui stipulait que «le placement des marins ne peut faire l'objet d'un commerce exercé dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement…». La convention n° 179 prévoit la possibilité de s'adresser à des agences de recrutement et de placement privées mais exige qu'elles exercent leurs activités en vertu d'un système de licences, d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Elle comporte un certain nombre de dispositions visant à veiller à ce que les marins soient correctement qualifiés, bénéficient de contrats conformes à la législation et aux conventions collectives applicables et soient informés de leurs droits et obligations, en vertu de leur contrat, préalablement à l'engagement ou au cours du processus, qu'ils aient la possibilité d'examiner leur contrat avant de le signer et qu'une copie du contrat leur soit remise après la signature. Il y a également des dispositions portant sur les plaintes. La convention prévoit en particulier que les Etats Membres devront s'assurer que «aucuns honoraires ou autres frais destinés au recrutement ou à l'emploi des gens de mer ne sont, directement ou indirectement, en totalité ou en partie, à la charge de ceux-ci». L'article 3 stipule que «rien dans les dispositions de cette convention ne saurait porter atteinte de quelque manière que ce soit à la faculté des gens de mer d'exercer les droits de l'homme fondamentaux, y compris les droits syndicaux». A la date du 15 septembre 2002, la convention avait été ratifiée par six Etats. Comme pour les autres conventions adoptées en 1996, la convention prévoit à l'article 1 (2) que «dans la mesure où elle le jugerait réalisable, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs … l'autorité compétente peut appliquer les dispositions de la convention aux pêcheurs…».

Continuité de l'emploi

Normes internationales

A sa réunion de novembre 1978, la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche de l'OIT a adopté une Résolution sur la stabilisation de l'emploi et des gains dans laquelle elle prie instamment le Bureau «d'entreprendre une étude pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention n° 145 et de la recommandation n° 154 sur la continuité de l'emploi (gens de mer) pourraient être appliquées aux pêcheurs…». Ces normes ne s'appliquent pas, d'une manière expresse, aux membres d'équipage d'un navire de mer «affecté à la pêche…». Elles ne seront donc pas examinées en détail ici. Toutefois le Bureau reconnaît la nécessité d'obtenir des informations sur les lois et règlements relatifs à la continuité de l'emploi et à l'enregistrement des pêcheurs. Le Bureau n'a pas été en mesure de recueillir des informations détaillées sur la question; néanmoins il a obtenu des renseignements sur quelques Etats Membres, ou du moins quelques régions dans des Etats Membres.

Législation et pratique nationales

Lorsqu'il a préparé le présent rapport, le Bureau n'a pas demandé expressément aux Etats Membres de fournir des informations sur l'enregistrement des pêcheurs. Il a pu constater cependant que l'accès à un emploi dans la pêche commerciale est souvent lié à des questions comme la compétence et la formation. Ainsi, dans certains pays, les

pêcheurs ne peuvent pas être engagés à bord de navires, ou du moins de navires d'une certaine taille, s'ils ne sont pas titulaires d'un brevet (pour certains postes) ou s'ils n'ont pas reçu au minimum une formation élémentaire à la sécurité – comme le prescrit la Convention STCW-F de l'OMI (voir la section concernant les certificats et la formation professionnelle). Dans de nombreux pays, l'accès aux pêcheries peut être subordonné à un permis lié soit au navire, soit à la personne.

Au Canada, à Terre-Neuve, depuis plusieurs années, on s'efforce de «professionnaliser» la pêche commerciale, pour de multiples raisons énoncées dans la loi sur les exploitants pêcheurs professionnels. Cette loi établit le Professional Fish Harvesters Certification Board dont l'un des objectifs consiste à exploiter et à gérer un système d'enregistrement des exploitants pêcheurs[93]. On trouvera plus d'informations sur cet organisme au chapitre VII.

Conclusions

La question du recrutement et du placement des marins intéresse au premier chef les pêcheurs qui travaillent à bord de navires étrangers. Le nouvel instrument sur la pêche pourrait donc contenir une disposition obligatoire ou incitative appelant les Etats «fournisseurs de main-d'œuvre» à appliquer aux pêcheurs les mêmes règles relatives au recrutement et au placement que celles appliquées aux marins.

La question de la continuité de l'emploi dans le secteur de la pêche est capitale pour un groupe très large de pêcheurs, du fait notamment des projets de réduction des flottes de pêche, et donc aussi des effectifs, en vue de limiter l'activité et la pression sur les stocks de poissons. Pour toutes ces raisons, on pourrait envisager d'inclure des dispositions sur cette question dans la nouvelle norme concernant la pêche.

[93] http://www.pfhcb.com/ (20 sept. 2002) (site consulté le 26 novembre 2002).

CHAPITRE IV

CONDITIONS DE TRAVAIL, EFFECTIFS, TEMPS DE TRAVAIL

Contrat d'engagement

Les entreprises multinationales qui utilisent de grands navires-usines, parmi beaucoup d'autres embarcations, et qui emploient des milliers de travailleurs sur plusieurs océans sont habituellement liées à ces pêcheurs par une relation formelle d'emploi. Ce n'est pas forcément le cas de ceux qui travaillent sur des petits canots en bois et autres bateaux de dimension réduite. La plupart des opérations de pêche se situent entre ces deux extrêmes. Un grand nombre de pêcheurs, peut-être la majorité, travaillent selon un système de participation et sont assimilés à des «travailleurs indépendants». De nombreux pays exigent la conclusion d'un «contrat d'engagement», c'est-à-dire d'un contrat maritime particulier, entre l'équipage et le propriétaire (armateur) ou le capitaine du navire. Ce «contrat d'engagement» entraîne des obligations mutuelles et, de par son caractère contraignant, permet aux pêcheurs de faire respecter leurs droits devant la loi.

Normes internationales

En 1959, l'OIT a adopté la convention (nº 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs qui, au 30 septembre 2002, avait été ratifiée par 22 pays [1]. Cet instrument régit le mode de fixation des conditions de travail. Il stipule que les personnes employées ou engagées à bord d'un bateau de pêche doivent signer un contrat d'engagement avec le propriétaire du bateau ou son représentant autorisé. Le contrat peut être passé pour une période déterminée ou pour un voyage ou, si la loi du pays l'autorise, pour une période indéterminée. Il doit préciser les droits et obligations de chacune des parties et fournir tous les détails utiles: voyage(s) à effectuer, vivres à fournir au pêcheur, montant de son salaire ou de sa part des prises et méthode de calcul de cette dernière, expiration du contrat et conditions y afférentes. On trouvera dans l'annexe les dispositions de fond de cette convention.

Législation et pratique nationales

La présente section se fonde sur les rapports concernant l'application de la convention nº 114 communiqués au BIT par les Etats l'ayant ratifiée, conformément à l'article 22 de la Constitution de l'OIT, et sur les renseignements relatifs à d'autres pays qui ont été fournis au Bureau ou qu'il s'est procurés.

---

[1] Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Costa Rica, Equateur, Espagne, Ex-République yougoslave de Macédoine, France, Guatemala, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Panama, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Slovénie, Tunisie, Uruguay, Yougoslavie.

Champ d'application

Il existe dans certains pays des lois et règlements nationaux en matière de contrat d'engagement, qui s'appliquent exclusivement aux navires de pêche ou aux pêcheurs [2]. Toutefois, la législation couvre habituellement l'ensemble des navires de commerce ou des gens de mer, y compris les bateaux de pêche et les pêcheurs [3]. Quelques pays possèdent une législation générale du travail concernant les contrats d'emploi, les salaires, etc., qui s'applique à tous les lieux de travail, y compris les navires de pêche [4].

La législation nationale sur le contrat d'engagement prévoit très souvent des dérogations:

- Sont ainsi parfois exclus du champ d'application les bateaux de pêche d'une jauge inférieure à 5 [5], 20 [6] ou 75 tonneaux [7], d'un volume inférieur à moins de 20 mètres cubes [8], de moins de 20 m [9] ou 80 pieds [10] de longueur, ou dont l'équipage compte moins de 20 membres [11]; en Norvège, les navires de pêche de moins de 100 tonneaux ne sont couverts qu'en partie, et au Japon le droit du travail ne s'applique que dans une faible mesure à ceux de moins de 30 tonneaux. En revanche, les exemples ne manquent pas de lois et règlements nationaux qui ne prévoient aucune exclusion [12].
- Par ailleurs, quelques pays ont exclu certains types de navires de pêche: bateaux de pêche sportive ou récréative [13], navires servant à la recherche et à la protection des pêcheries [14], navires-écoles [15] et navires spécialisés dans la capture de certaines espèces [16].
- D'autres Etats Membres excluent les navires qui opèrent dans certaines zones, comme ceux qui pêchent dans les ports ou les estuaires de cours d'eau [17], ceux qui

---

[2] Allemagne, Costa Rica, Equateur, Guatemala, Guinée, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie (ont ratifié la C.114); Chili, Maurice, Thaïlande.

[3] Allemagne, Belgique, Chypre, Costa Rica, France, Italie, Libéria, Mauritanie, Panama, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Australie, Chili, République de Corée, Danemark, Estonie, Inde, Indonésie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie.

[4] Equateur, Espagne, France, Pays-Bas, Uruguay (ont ratifié la C.114); Japon, Lituanie, Maurice, Mexique, Nigéria, Philippines, Roumanie, Thaïlande.

[5] Chypre (a ratifié la C.114).

[6] Etats-Unis.

[7] Libéria (a ratifié la C.114).

[8] Pays-Bas (ont ratifié la C.114).

[9] Inde.

[10] Royaume-Uni (a ratifié la C.114).

[11] Thaïlande.

[12] Allemagne, Belgique, Costa Rica, Equateur, France, Italie, Mauritanie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Chili.

[13] Guinée, Tunisie (ont ratifié la C.114); Inde, Nouvelle-Zélande.

[14] Tunisie (a ratifié la C.114).

[15] Tunisie (a ratifié la C.114).

[16] Pérou, Tunisie (ont ratifié la C.114).

[17] Guinée (a ratifié la C.114).

entreprennent un voyage autre qu'un voyage en mer [18], ou encore les navires qui opèrent continuellement «en dehors du Royaume» pendant une année ou plus [19].

Quelques pays excluent de la législation sur le contrat d'engagement les propriétaires et les pêcheurs couverts par des conventions collectives passées entre des organisations d'armateurs et de pêcheurs et concernant, par exemple, la durée du travail, les congés payés, les congés maladie, les salaires et la participation [20]. Dans la majorité des pays, toutefois, il n'est pas prévu que l'autorité compétente puisse exempter quiconque des dispositions pertinentes concernant des contrats individuels lorsqu'une convention collective s'applique dans ce domaine [21]. Les conventions collectives abondent mais, apparemment, elles servent à compléter la législation nationale sur les contrats individuels, en conformité avec elle, et il arrive même qu'une convention collective soit citée ou intégrée dans l'accord passé avec le personnel.

Passation du contrat

Les Etats Membres prévoient habituellement qu'un contrat doit être passé par écrit entre l'employeur (propriétaire ou armateur) ou son représentant (capitaine) et le pêcheur [22], contrat qui doit être signé par les deux parties [23]; plusieurs pays mentionnés exigent que le contrat soit établi dans les formes approuvées par l'autorité compétente [24]. Dans quelques pays, cependant, le contrat peut être soit écrit soit oral [25].

Parfois, le pêcheur doit en outre vérifier le contenu du contrat avant de le signer en présence de l'autorité maritime compétente [26] ou, lorsque le contrat est inclus ou annexé au rôle d'équipage, au moment de s'inscrire sur la liste dans les locaux de l'autorité maritime [27]. Souvent, le contrat doit être avalisé par l'autorité maritime, qui n'intervient pas dans la conclusion du contrat et qui ne peut en modifier les

---

[18] Australie.

[19] Thaïlande.

[20] Par exemple l'Allemagne (a ratifié la C.114).

[21] Belgique, Chypre, Costa Rica, Equateur, France, Guatemala, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Lituanie, Norvège, Philippines, Roumanie.

[22] Le Bureau considère au titre de la convention no 114 que les membres des coopératives de pêcheurs entrent dans cette catégorie s'ils ont signé le contrat d'engagement. Le capitaine est concerné et doit donc signer le contrat d'engagement uniquement s'il n'agit pas en tant que représentant du propriétaire au regard du contrat passé avec l'équipage. Voir BIT: D.A. Pentsov: «Pêcheurs», dans *Les normes internationales du travail – Une approche globale* (Genève), 2001, p. 653.

[23] Allemagne, Belgique, Chypre, Costa Rica, Equateur, France, Guatemala, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Australie, République de Corée, Danemark, Estonie, Etats-Unis, Inde, Indonésie, Japon, Lituanie, Maurice, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie.

[24] Costa Rica, Libéria, Royaume-Uni (ont ratifié la C.114); Australie, Danemark, Estonie, Nouvelle-Zélande.

[25] Espagne, Pérou (ont ratifié la C.114); Chili.

[26] Costa Rica, Guatemala, Italie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Inde.

[27] Allemagne, Belgique, France, Guinée, Mauritanie (ont ratifié la C.114).

dispositions, mais qui peut refuser d'approuver le contrat en cas d'infraction au droit national[28]. De même, certains pays stipulent que, à des fins de contrôle, les accords doivent être communiqués à l'autorité compétente une fois conclus[29].

Une des grandes questions soulevées par la commission d'experts concernant l'application de la convention nº 114 a trait à la compréhension des termes du contrat. D'aucuns ont souligné que, surtout quand on sait qu'un grand nombre de pêcheurs non nationaux travaillent sur les navires, il est de plus en plus important de prévoir des dispositions adéquates pour avoir l'assurance que les pêcheurs comprennent bien le sens du contrat. Lorsque le pêcheur ne saisit pas les termes utilisés par l'employeur, il est nécessaire de rédiger le contrat dans une langue compréhensible et, si cela s'impose dans l'intérêt du représentant de l'autorité compétente ou du capitaine, en présence de témoins, il convient d'expliquer la teneur du contrat[30]. Dans certains Etats Membres, l'autorité maritime s'assure que le pêcheur a lu les conditions du contrat avant de s'engager[31]. Dans d'autres pays, l'autorité compétente doit même vérifier que le pêcheur comprend le contenu du contrat[32], notamment après lui en avoir lu et expliqué le texte. Il est fréquent que, en vertu de la législation en vigueur, le contrat doive être rédigé en des termes simples, clairs et explicites[33]. A cet égard, il est particulièrement remarquable que, selon la législation de l'Estonie, le texte du contrat ainsi que des lois et règlements pertinents doit être affiché sur les écriteaux en estonien et en anglais.

Contenu du contrat

La plupart des Etats Membres s'assurent que le contrat ne contienne rien qui soit contraire aux dispositions du droit national, en soumettant par exemple le texte à l'approbation de l'autorité maritime de contrôle[34], en stipulant que les clauses contraires au droit national sont nulles et non avenues[35], ou simplement en interdisant de telles dispositions[36]. De même, certains pays prennent des mesures pour prévenir les stipulations qui visent à évincer l'administration compétente, là encore en soumettant le texte du contrat à l'approbation de l'autorité maritime de contrôle (voir ci-dessus), en décrétant que les clauses qui dérogent aux prescriptions du droit national sont nulles et non avenues[37] ou en interdisant de telles dispositions[38].

---

[28] Belgique, France, Guinée, Mauritanie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Australie, Indonésie, Japon.

[29] Espagne, Pays-Bas, Royaume-Uni (ont ratifié la C.114); Chili, République de Corée, Roumanie.

[30] BIT: *Les normes internationales du travail – Une approche globale, op. cit.*, pp. 617 et 655.

[31] Belgique, France, Guinée, Mauritanie, Tunisie (ont ratifié la C.114); Inde.

[32] Costa Rica, Guatemala, Pays-Bas, Uruguay (ont ratifié la C.114); Inde, Japon.

[33] Allemagne, Belgique, France, Guinée, Mauritanie, Royaume-Uni, Tunisie (ont ratifié la C.114); République de Corée.

[34] Allemagne, Belgique, France, Guinée, Mauritanie, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Australie, Chili, Indonésie, Japon, Roumanie.

[35] Allemagne, Belgique, Chypre, Costa Rica, Equateur, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Pérou (ont ratifié la C.114); République de Corée, Japon, Lituanie, Roumanie.

[36] Guatemala, Libéria (ont ratifié la C.114); Inde.

[37] Costa Rica, Equateur, France, Guatemala, Pays-Bas (ont ratifié la C.114).

[38] Belgique, Italie, Pays-Bas, Pérou.

Dans leur grande majorité, les pays disposent que le contrat peut être passé pour une durée indéterminée ou déterminée ou pour une traversée [39]. Mais, dans certains cas, l'accord ne peut être conclu que pour une durée ou une traversée déterminées, ce qui interdit les contrats à durée indéterminée [40].

Habituellement, les droits et obligations de chacune des parties sont inscrits dans les lois et règlements nationaux [41] ou doivent être précisés dans le contrat [42].

La majorité des Etats Membres exigent que le contrat contienne tous les détails stipulés dans la convention nº 114 (article 6) [43]. Par ailleurs, de nombreux pays obligent à inclure dans le contrat des éléments supplémentaires: vacances et congés payés [44], durée de travail [45], lieu du congé [46], identité du propriétaire [47], paiement des heures supplémentaires [48], indemnisation en cas de lésions corporelles ou de décès provoqués par un accident consécutif au travail et survenu en cours d'emploi [49], prime de fin d'année et avantages divers accordés par l'employeur [50], période d'essai [51] et remboursement des frais dans le cas d'un voyage international [52].

Méthodes de calcul des salaires

La législation nationale relative aux méthodes de calcul du salaire ou de la part des prises varie d'un pays à l'autre. Ainsi, en Allemagne, pays qui a ratifié la convention nº 114, une convention collective générale doit stipuler que les salaires sont composés de diverses prestations en espèces (forfait par voyage, congés payés, rémunération des heures supplémentaires) et d'un pourcentage sur le produit de la vente de la prise (variable de 0,1 à 1 pour cent); il s'y ajoute une allocation garantie, qui doit correspondre à un trentième du montant mensuel prévu dans les conventions collectives spécifiques,

---

[39] Allemagne, Belgique, Chypre, Costa Rica, Equateur, Espagne, France, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Panama, Pays-Bas, Pérou, Tunisie (ont ratifié la C.114); Estonie, Lituanie, Mexique, Norvège, Pologne, Roumanie.

[40] Guatemala, Royaume-Uni, Uruguay (ont ratifié la C.114); Australie, Inde.

[41] Allemagne, Belgique, Italie, Libéria, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie (ont ratifié la C.114); République de Corée, Danemark, Estonie, Roumanie.

[42] Chypre, Espagne, France, Guatemala, Guinée, Libéria, Mauritanie, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Indonésie, Lituanie, Mexique, Roumanie.

[43] Allemagne, Belgique, Equateur, Espagne, France, Guatemala, Guinée, Italie, Mauritanie, Panama, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Chili, République de Corée, Danemark, Estonie, Inde, Lituanie, Maurice, Norvège, Philippines, Pologne, Roumanie.

[44] Allemagne, Espagne, Panama, Tunisie (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Maurice, Mexique, Pologne, Roumanie.

[45] Espagne, Panama (ont ratifié la C.114); Chili, Danemark, Estonie, Maurice, Mexique, Philippines, Roumanie.

[46] Costa Rica (a ratifié la C.114); Australie, Chili, Danemark, Estonie, Inde, Nouvelle-Zélande.

[47] Danemark, Estonie, Pologne.

[48] Espagne (a ratifié la C.114); Norvège, Pologne.

[49] Panama (a ratifié la C.114); Inde, Pologne.

[50] Maurice, Roumanie.

[51] Espagne (a ratifié la C.114); Norvège.

[52] Pologne, Roumanie.

multiplié par le nombre de jours à bord. En République de Corée, si le pêcheur est rémunéré sous la forme d'un fixe mensuel plus une part de la prise, le salaire ordinaire (quotidien, hebdomadaire ou mensuel) sera égal à 120-130 pour cent du fixe mensuel, et le salaire moyen d'une journée à bord (montant que l'on calcule en divisant le salaire total versé au pêcheur par le nombre de jours passés à bord) sera compris entre 150 et 160 pour cent. La Malaisie indique que les pêcheurs sont rémunérés sur la base d'une part de la prise. Autrement dit, la valeur totale de la prise par voyage est divisée en deux parties: l'une est destinée au propriétaire du navire, et l'autre est répartie entre les pêcheurs qui travaillent à bord, outre que le personnel clé (capitaine, mécanicien) reçoit du propriétaire un supplément de salaire sous la forme d'une prime. A Maurice, la législation stipule que l'équipage d'un doris de trois pêcheurs est payé un certain prix par kilo de prise, ce qui signifie que plus la prise est importante et plus le prix par kilo est élevé; d'autre part, un employeur doit verser au pêcheur un certain montant quotidien le temps que le navire se rende du port de départ aux bancs de pêche et en revienne, ainsi qu'un montant pour chaque journée au cours de laquelle, de l'avis du capitaine, les conditions climatiques rendent toute pêche impossible. Lorsque le voyage prend du retard ou se prolonge, les travailleurs ont droit, dans différents pays, à une augmentation proportionnelle de leur salaire; à l'inverse, si le voyage est abrégé, le salaire ne peut être réduit [53].

Terme du contrat

Dans la plupart des pays, le contrat prend normalement fin en cas de consentement mutuel des parties [54] ou de décès du pêcheur [55]. La grande majorité des Etats inscrivent également la perte du navire ou sa non-navigabilité totale parmi les motifs pouvant être invoqués pour mettre fin au contrat [56]. Plusieurs pays disposent qu'un contrat de travail à durée indéterminée peut également être dénoncé après réception en temps utile d'un préavis donné par écrit [57]. Par ailleurs, il est parfois précisé qu'un contrat de travail à durée déterminée prend normalement fin à sa date d'expiration [58]. Quelques Etats ont décrété que, sauf accord contraire, le lieu du congé doit être un port d'escale du pays [59].

[53] Panama (a ratifié la C.114); Mexique.

[54] Allemagne, Belgique, Chypre, Equateur, Espagne, France, Guatemala, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Inde, Lituanie, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie.

[55] Allemagne, Belgique, Chypre, Costa Rica, Equateur, Espagne, France, Guatemala, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Nouvelle-Zélande.

[56] Allemagne, Belgique, Chypre, Costa Rica, Equateur, France, Guatemala, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Panama, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Inde, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande.

[57] Costa Rica, Espagne, Italie, Mauritanie, Panama, Tunisie (ont ratifié la C.114); Australie, République de Corée, Danemark, Japon, Lituanie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Philippines, Roumanie, Thaïlande.

[58] Belgique, Espagne, Italie, Panama, Tunisie (ont ratifié la C.114); Lituanie, Pologne, Roumanie, Thaïlande.

[59] Danemark, Pologne.

Les motifs de licenciement d'un pêcheur ont souvent trait à des circonstances liées à la qualité de son travail en général: manque de ponctualité [60], absences non autorisées [61], inaptitude imputable à des raisons antérieures à l'embauche (faux témoignage) [62], état de santé [63], perte d'une qualification [64] ou manque de compétence [65]. Par ailleurs, beaucoup de pays invoquent, pour justifier un congédiement immédiat du pêcheur, des circonstances liées au non-respect d'obligations: négligence ou manquement à des devoirs [66], alcoolisme [67], désobéissance caractérisée [68], mauvais traitements ou injures [69], délit (vol, contrebande, etc.) [70]. Souvent, les lois et règlements nationaux autorisent un licenciement s'il existe une raison sérieuse de penser que la sécurité du navire ou bien l'ordre et la discipline à bord sont menacés [71]. L'accord de l'autorité maritime suffit parfois pour qu'un pêcheur puisse être congédié [72].

Le pêcheur est habituellement autorisé à demander son congé immédiat en cas de situation dangereuse ou imprévue: existence d'une guerre ou d'une maladie dans le port de destination [73], perte ou changement de pavillon [74], abandon d'une destination établie [75], acquisition du navire par un nouveau propriétaire [76], etc. Dans leur majorité, les Etats autorisent le pêcheur à demander son congé pour préserver ses droits dans les cas suivants, entre autres: manquement de l'employeur à ses obligations [77], défaut de

---

[60] Equateur, Panama, Pays-Bas, Tunisie (ont ratifié la C.114); République de Corée, Danemark, Estonie, Inde, Japon, Norvège.

[61] Costa Rica, Equateur, Espagne, Panama (ont ratifié la C.114); Inde, Pologne.

[62] Allemagne, Costa Rica, Espagne, Guinée, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Uruguay (ont ratifié la C.114); Estonie.

[63] Allemagne, Belgique, Equateur, Guinée, Italie, Royaume-Uni, Tunisie (ont ratifié la C.114); République de Corée, Danemark, Japon, Lituanie.

[64] Espagne, Guinée, Italie, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Uruguay (ont ratifié la C.114); Lituanie.

[65] Espagne, Costa Rica, Equateur, Panama, Pays-Bas, Uruguay (ont ratifié la C.114); République de Corée, Danemark, Japon, Lituanie, Norvège, Roumanie.

[66] Belgique, Costa Rica, Equateur, Espagne, Italie, Panama, Pays-Bas, Pérou (ont ratifié la C.114); République de Corée, Danemark, Estonie, Japon, Lituanie, Norvège, Roumanie.

[67] Espagne, Pays-Bas, Uruguay (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Norvège.

[68] Costa Rica, Equateur, Espagne, Guinée, Panama, Uruguay (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Lituanie, Norvège, Roumanie.

[69] Costa Rica, Equateur, Espagne, Panama, Pays-Bas (ont ratifié la C.114); Danemark, Norvège.

[70] Allemagne, Costa Rica, Panama, Pays-Bas, Uruguay (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Lituanie, Norvège, Roumanie.

[71] Allemagne, Belgique, Costa Rica, Guatemala, Guinée, Royaume-Uni, Tunisie (ont ratifié la C.114); République de Corée, Estonie, Japon.

[72] Belgique, France (pour quelque raison que ce soit), Guatemala, Mauritanie (pour quelque raison que ce soit), Tunisie (ont ratifié la C.114); Inde.

[73] Allemagne, Costa Rica, Pays-Bas, Uruguay (ont ratifié la C.114); République de Corée, Danemark, Estonie, Norvège, Pologne.

[74] Allemagne, Costa Rica, Equateur, Italie, Pays-Bas (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Japon, Norvège.

[75] Costa Rica, Maurice, Uruguay (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Norvège.

[76] Costa Rica, Panama (ont ratifié la C.114); République de Corée, Danemark, Inde.

[77] Allemagne, Belgique, Costa Rica, Equateur, Espagne, France, Guatemala, Maurice, Panama, Pays-Bas, Pérou, Tunisie (ont ratifié la C.114); République de Corée, Lituanie, Pologne.

paiement[78], mauvais traitements ou injures[79], situation de détresse ou insuffisance des vivres[80], contrebande et incitation au crime[81], faillite[82], ou possibilité d'une promotion à condition que l'intéressé se trouve un remplaçant[83]. Parfois, les lois et règlements nationaux permettent même au pêcheur de demander son congé pour quelque raison que ce soit s'il y a été autorisé par l'autorité maritime[84]. Dans quelques pays, le pêcheur a le droit de demander son congé à condition d'avoir déposé un préavis en temps voulu[85].

Processus d'information

La grande majorité des pays disposent que chaque membre d'équipage doit posséder dans les locaux de l'autorité maritime ou obtenir de cette dernière un dossier qui indique pour le moins le nom du pêcheur, sa qualité, la date d'embauche et la date du congé[86]. En outre, certains pays prévoient un livre de bord[87].

Beaucoup d'Etats Membres demandent que le contrat soit intégré ou annexé à la liste des membres d'équipage[88]. Dans quelques pays, il semble n'exister aucune disposition qui oblige à tenir un rôle d'équipage à bord[89].

Pour que l'on puisse obtenir des renseignements sur les conditions de travail, la législation nationale stipule souvent qu'il doit être mis à la disposition du pêcheur à bord une copie du contrat[90] ou des lois et règlements pertinents, des conventions collectives ou du règlement du navire[91], outre que certains pays précisent que ces textes doivent être affichés en un lieu très visible et accessibles au personnel. Dans d'autres Etats Membres, une copie du contrat doit être remise au pêcheur[92].

[78] Costa Rica, Equateur, Espagne, Panama, Pays-Bas, Pérou (ont ratifié la C.114).

[79] Allemagne, Costa Rica, Italie, Panama, Pays-Bas, Pérou (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Norvège.

[80] Allemagne, Costa Rica, Panama, Pays-Bas (ont ratifié la C.114); Danemark, Estonie, Pologne.

[81] Panama, Pays-Bas (ont ratifié la C.114).

[82] Panama, Pays-Bas (ont ratifié la C.114); Lituanie.

[83] Tunisie (a ratifié la C.114); Danemark.

[84] Belgique, France, Guatemala, Mauritanie (ont ratifié la C.114).

[85] Guinée, Royaume-Uni (ont ratifié la C.114).

[86] Allemagne, Belgique, Chypre, Costa Rica, Equateur, France, Guatemala, Italie, Libéria, Mauritanie, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Estonie, Inde, Indonésie, Maurice, Pologne, Thaïlande.

[87] Chypre, Guatemala, Mauritanie, Pays-Bas, Uruguay (ont ratifié la C.114).

[88] Allemagne, Belgique, Chypre, France, Guinée, Italie, Mauritanie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Tunisie, Uruguay (ont ratifié la C.114); Japon.

[89] Guatemala, Libéria (ont ratifié la C.114).

[90] Belgique, Chypre, France, Guatemala, Guinée, Mauritanie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Tunisie (ont ratifié la C.114); Australie, Chili, Estonie, Inde, Nouvelle-Zélande.

[91] Allemagne, France, Italie, Mauritanie, Pays-Bas, Tunisie (ont ratifié la C.114); Estonie.

[92] Allemagne (a ratifié la C.114); Danemark, Lituanie, Maurice, Norvège.

Conclusions

Il ressort des informations communiquées au Bureau que, dans un nombre important d'Etats Membres (au moins 39), il existe en matière de contrat d'engagement des lois et des règlements applicables au travail sur les navires de pêche (dans certains pays, la loi visant les gens de mer s'applique aux travailleurs des bateaux de pêche ou, du moins, ne les exclut pas). C'est le cas non seulement des 22 Etats Membres qui ont ratifié la convention nº 114 mais aussi d'au moins 17 autres. La plupart de ces textes exigent que les contrats soient signés à la fois par les pêcheurs et par le propriétaire du navire ou son représentant, et contiennent des dispositions concernant la dénonciation des contrats. Dans la plupart des 17 Etats, un contrat doit contenir les renseignements prévus par la convention. Il apparaît que, dans un petit nombre d'Etats Membres, le contrat doit être signé en présence de l'autorité compétente ou être avalisé par cette dernière, comporter des dispositions sur la durée du contrat, et stipuler qu'un dossier doit être établi au nom du travailleur. Fait étonnant, seuls quelques Etats qui n'ont pas ratifié la convention ont prévu des dispositions exigeant que le pêcheur comprenne les termes du contrat.

Le Bureau note que, lorsque cette convention a été examinée au cours de la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, la nécessité d'une révision partielle est apparue justifiée principalement par le besoin manifesté de fournir aux pêcheurs des pièces d'identité (voir ci-dessus dans le rapport). En outre, notant que le système du partage des prises demeure très répandu, le Bureau juge utile de réfléchir à des dispositions dont l'application pourrait être obligatoire ou recommandée, et qui iraient dans le sens d'une plus grande transparence en matière de rémunération sur la base de ce système, afin de protéger les pêcheurs contre le risque d'être sous-payés. Enfin, le Bureau craint que cette convention ne présente aucun avantage pour la grande majorité des petits pêcheurs et artisans pêcheurs. On pourrait remédier à ce problème en prévoyant, dans la mesure du possible [93], que tous les pêcheurs (à l'exception de ceux qui sont propriétaires du navire) doivent être protégés par un accord ou un contrat.

Salaires minima et stabilité du revenu

De par la nature du système de rémunération à la part, dont il a été question au début du présent chapitre, il est souvent difficile de garantir aux pêcheurs un salaire minimum ou, du moins, un niveau de revenu minimum sur une certaine durée. La présente section examine la question du salaire minimum des pêcheurs dans le cadre des normes générales de l'OIT concernant le salaire minimum des travailleurs et de ses normes concernant le salaire minimum des gens de mer. Elle fournit des informations sur la position adoptée à cet égard par certains Etats Membres.

[93] Le Bureau sait que l'analphabétisme demeure un problème chez beaucoup de pêcheurs pauvres et que, dans beaucoup de communautés, de fortes traditions offrent une protection de fait supérieure à celle d'un contrat écrit, de sorte que le principe voulant que tous les pêcheurs doivent signer une convention mérite un examen attentif et une certaine adaptation.

Normes de l'OIT

L'instrument de l'OIT le plus moderne relatif au salaire minimum des travailleurs en général est la convention (nº 131) sur la fixation des salaires minima, 1970. Ce texte fait obligation aux Etats qui l'ont ratifié d'instaurer un système de rémunération qui couvre toutes les catégories de salariés dont les conditions d'emploi tombent sous le coup de la convention. Si la convention permet à ces Etats de définir les groupes de salariés visés, ce qui implique qu'une ou plusieurs catégories de salariés peuvent être exclues de la protection offerte par un salaire minimum, ce droit est toutefois assujetti à l'accord ou à une consultation approfondie des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées. Chaque Etat ayant ratifié la convention est tenu, entre autres choses, d'indiquer dans le premier rapport sur son application qu'il doit présenter, en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, les groupes de salariés éventuellement exclus de son champ d'application, en en exposant les motifs [94]. L'expression «salaire minimum» n'est pas définie, mais dans son étude d'ensemble de 1992 la commission d'experts observe ce qui suit:

> … on peut entendre par «salaire minimum» la somme minimum qui doit être versée au travailleur pour un travail effectué ou les services rendus au cours d'un laps de temps déterminé, quel que soit son mode de calcul, à l'heure ou au rendement, au-dessous de laquelle il est interdit de descendre, tant dans un contrat individuel que dans une convention collective, qui est garantie par la loi et qui peut être fixée de manière à permettre au travailleur et à sa famille de subvenir à leurs besoins essentiels compte tenu de la situation économique et sociale du pays [95].

La recommandation (nº 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire du Membre et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Concernant les pêcheurs, elle stipule que, «dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle devrait appliquer les dispositions de la recommandation à la pêche maritime commerciale». La partie III relative aux salaires minima dispose, notamment, que les Etats Membres doivent, après avoir consulté les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, établir des procédures pour déterminer le salaire minimum des gens de mer. Elle comporte également des indications sur les principes qui doivent régir l'établissement du salaire minimum. A la partie IV: Montant du salaire ou de la solde de base mensuels minima des matelots qualifiés, le texte fait état d'un montant précis correspondant à la solde ou au salaire de base d'un matelot qualifié pour un mois civil de service, ainsi que d'une formule de révision de ce montant.

Législation et pratique nationales

Au Canada et aux Etats-Unis, les pêcheurs sont exclus des dispositions applicables à l'ensemble des travailleurs en matière de salaire minimum. Au Royaume-Uni,

[94] Sri Lanka, par exemple, a exclu les pêcheurs du champ d'application de la convention nº 131.

[95] BIT: *Salaires minima*, rapport III (partie 4B) (Etude d'ensemble), Conférence internationale du Travail, 79e session, Genève, 1992, paragr. 42, p. 15, cité par G.P. Politakis: «Salaires», dans *Les normes internationales du travail, op. cit.*, p. 290.

les pêcheurs payés au prorata des captures ne peuvent prétendre à un salaire minimum. Il apparaît toutefois que plusieurs pays [96] incluent le secteur de la pêche.

En Nouvelle-Zélande, un salaire légal a été fixé pour tous les salariés, qui vaut aussi pour les pêcheurs. Les équipages travaillant sur des navires étrangers qui ont demandé à être immatriculés pour pouvoir pêcher dans les eaux de la Nouvelle-Zélande le 3 mai 2001 ou ultérieurement, et détenant un permis de travail délivré par le Service d'immigration, ont le droit de percevoir l'équivalent du salaire minimum néo-zélandais. Le Nigéria fait état d'un salaire minimum obligatoire. Au Panama, un salaire minimum n'est versé qu'au personnel des navires de pêche du pays: soit un salaire garanti de 1,03 balboa par heure plus 3 pour cent de la valeur des prises réalisées pendant la traversée, soit un pourcentage de la prise totale, qui est réparti entre l'équipage, à condition qu'il ne soit pas inférieur au salaire garanti susmentionné.

Les Philippines ont prévu un salaire minimum pour tous les salariés, dont le taux doit être adapté d'une manière juste et équitable. Quant à la Roumanie, elle applique la règle du salaire brut minimum de base. En Espagne, dans le secteur de la pêche, c'est le salaire minimum légal qui prévaut habituellement.

En France, face au déclin du système du partage des prises provoqué par plusieurs facteurs (épuisement des ressources halieutiques, manque de personnel, etc.), une loi a été adoptée en 1997 pour moderniser les règles sociales dans le secteur de la pêche. L'amélioration des salaires des pêcheurs trouve son origine dans la décision prise par la Cour d'appel en 1992 d'appliquer le salaire minimum (SMIC) à tous les gens de mer. Le dispositif de partage des prises n'étant pas lié au nombre d'heures travaillées, il a fallu adapter le système de salaire horaire minimum. Le problème s'est réglé sous la forme d'une convention collective nationale adoptée le 28 mars 2001. Cette dernière dispose que le salaire minimum doit se calculer sur le nombre de journées passées en mer dans l'année et non sur le nombre d'heures de travail (toutes les heures passées à bord du bateau n'étant pas considérées comme des heures de travail effectives). Un pêcheur rémunéré au prorata des captures doit obtenir dans l'année un salaire minimum équivalant au salaire minimum perçu par les travailleurs à terre (c'est-à-dire le SMIC) pour 250 jours passés en mer – période pour laquelle est fixé un salaire brut annuel. Au-delà de la limite de 250 jours par an, les journées passées en mer donnent droit à une majoration du salaire: 25 pour cent de la première à la dixième journée, 50 pour cent de la onzième à la vingtième journée et 100 pour cent après la vingtième journée, à concurrence de 275 jours en mer par an. Si le pêcheur gagne moins que ce salaire minimum, l'employeur doit lui verser un complément pour que le total annuel équivaille au salaire minimum. Le contrat d'engagement doit définir le salaire du pêcheur comme étant un élément du profit réalisé sur les poissons capturés. Il fait état des frais courants qui doivent être déduits du produit brut pour donner le produit net à partager. Le produit net est ensuite divisé entre l'équipage et l'armateur selon des modalités prévues dans le contrat d'engagement. Les frais courants sont pris en compte dans le calcul du salaire au prorata des captures. Ils ne doivent pas inclure les dépenses suivantes: cotisations et impôts sur le salaire du pêcheur, primes d'assurance salaire, instruments, outils et machines de pêche, location ou achat de matériel.

[96] Australie (Queensland), République de Corée, Equateur, Espagne, Indonésie, Japon, Lituanie, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Roumanie, Tunisie.

En revanche, ils peuvent inclure la nourriture, le carburant et les taxes de pêche nationales ou régionales [97].

Conclusions

Le Bureau n'a obtenu que des renseignements limités sur cette question. Il semblerait toutefois que, du moins dans une partie des Etats Membres, certaines prescriptions concernant le salaire minimum s'appliquent aux pêcheurs. Dans quelques pays, il existe également des prescriptions portant précisément sur le secteur de la pêche. Il faudrait davantage d'informations pour déterminer si la nouvelle norme sur la pêche doit comporter à ce sujet une disposition contraignante ou indicative. On connaît mal, notamment, le rapport qui existe entre les mécanismes de la rémunération au prorata des captures et du salaire minimum.

Protection du salaire

Les pêcheurs, comme les autres travailleurs, peuvent connaître des difficultés lorsque, pour une raison quelconque, ils ne sont pas payés, ou qu'ils sont payés en retard. Mais, dans leur cas, il peut s'y ajouter des problèmes dus au mode particulier de rémunération, le système de partage des prises.

Normes internationales

La convention (nº 95) sur la protection du salaire, 1949, est le premier instrument du droit international du travail qui traite en profondeur de tous les aspects pratiques de la rémunération du travail et qui cherche à apporter la meilleure protection possible à la rémunération des travailleurs. Elle s'applique à toute personne recevant ou devant recevoir un salaire. Cependant, après avoir consulté les organisations d'employeurs et de travailleurs directement concernées, s'il en existe, l'autorité compétente peut exclure du champ d'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la convention les catégories de personnes dont les situations ou les conditions de travail sont telles que l'application desdites dispositions à leur endroit serait inappropriée, qui n'exercent pas un travail manuel ou qui sont employées à des tâches domestiques ou assimilées. A cet égard, la convention dispose que chaque Etat Membre doit indiquer, dans le premier rapport annuel qu'il présentera, en vertu de l'article 22 de la Constitution, les catégories de personnes qu'il se propose d'exclure du champ d'application de l'une quelconque de ses dispositions. La convention traite de diverses questions: paiement du salaire en monnaie légale; paiement en nature; liberté pour le travailleur d'utiliser son salaire à sa guise; retenues sur le salaire; saisie ou cession du salaire; garantie du salaire en cas de faillite; périodicité, moment et lieu de versement; notification des conditions de rémunération; déclaration des gains; mise en œuvre. Après examen, le Conseil d'administration a jugé la convention à jour. Il a invité les Etats

---

[97] P. Chaumette: *Une grande première à la pêche artisanale. L'accord collectif national du 6 juillet 2000 relatif à la rémunération minimale garantie, aux frais communs et à la réduction du temps de travail* (DMF, 2000), pp. 1093-1101.

Membres à la ratifier, en attirant leur attention sur la convention nº 173 (voir ci-après) portant révision de l'article 11 (qui concerne la protection des créances des travailleurs en cas de faillite ou de liquidation judiciaire de l'entreprise)[98].

La convention (nº 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, qui, au 15 septembre 2002, avait été ratifiée par 15 Etats Membres, prévoit que les créances des travailleurs peuvent être protégées de deux façons: premièrement, au moyen d'un privilège, deuxièmement par une institution de garantie des salaires. La convention s'applique en principe à tous les travailleurs et à toutes les branches d'activité économique. Elle prévoit toutefois que l'autorité compétente peut, après avoir consulté les partenaires sociaux, exclure certaines catégories de travailleurs du champ d'application de la convention[99, 100].

La recommandation (nº 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire du Membre et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Concernant les pêcheurs, elle stipule que, «dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle devrait appliquer les dispositions de la recommandation à la pêche maritime commerciale». En ce qui concerne la protection du salaire, la recommandation dispose, au paragraphe 6, que «[la] législation nationale établie après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants: … *k)* dans la mesure où les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ces créances devraient être protégées par un privilège conformément à la [convention nº 173]».

La Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes stipule, à l'article 13, paragraphe 1, que «sauf stipulations contraires de la présente convention, ses dispositions s'appliquent à tous les navires de mer immatriculés dans un Etat partie ou dans un autre Etat», à condition que les navires de ce dernier relèvent de l'autorité de l'Etat partie. L'article semble donc s'appliquer aux navires de pêche, du moins les navires de mer.

Compte tenu du temps limité dont il disposait pour rédiger ce rapport, le Bureau n'a pu déterminer dans quelle mesure les pêcheurs sont protégés par le privilège maritime prévu dans la législation des Etats Membres. Il a toutefois observé que, par exemple, le chapitre XXII (Privilège maritime sur un navire, hypothèque sur un navire ou navire en construction) du Code de la marine marchande de la Fédération de Russie (30 avril 1999) ne s'applique apparemment pas aux navires de pêche. Le Bureau a

---

[98] BIT: G.P. Politakis: «Salaires», dans *Les normes internationales du travail, op. cit.*

[99] *Ibid.*, p. 290.

[100] En Europe, la Directive 2002/74/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 2002 modifiant la Directive du Conseil 80/987/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur dispose à l'article 1, paragraphe 3, que les Etats membres peuvent continuer d'exclure du champ d'application de la directive: «*a)* les gens de maison occupés par une personne physique; *b)* **les pêcheurs rémunérés à la part** [caractères gras ajoutés]», lorsque leur législation nationale le prévoit déjà.

besoin de renseignements supplémentaires pour établir s'il en va de même dans d'autres Etats et dans quelle mesure les lois et règlements concernant le privilège maritime s'appliquent aux bateaux de pêche côtière ou aux petits bateaux de pêche. Les Etats doivent notamment préciser s'ils considèrent que la «part des prises» qui revient au pêcheur constitue un salaire au sens de la convention.

Par ailleurs, le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer s'est réuni à quatre reprises pour réfléchir à la question de l'abandon, y compris le non-versement de la rémunération. Ses travaux ont débouché sur l'adoption, par l'Assemblée de l'OMI, de la résolution A.930(22) concernant des directives sur la sécurité financière des gens de mer en cas d'abandon, laquelle peut également intéresser les pêcheurs.

Conclusions

Le Bureau possède trop peu d'informations sur cette question. Il a notamment besoin de précisions quant à savoir si les pêcheurs à qui une rémunération est due aux termes d'un accord de partage de la pêche sont généralement protégés par le privilège maritime, par un autre moyen, ou par les deux à la fois.

Temps de travail

Dans le secteur de la pêche, plusieurs facteurs expliquent qu'il est difficile de gérer le temps de travail. La nature des opérations fait, par exemple, que les pêcheurs ne peuvent prévoir l'endroit ni le moment où le poisson se présentera, de sorte qu'ils ont tendance à pêcher tant qu'il y a de la prise et qu'il reste de la place dans les cales. D'autre part, le système de partage des prises pousse à limiter le plus possible les effectifs à bord pour offrir à l'équipage une rémunération maximale.

Le temps de travail soulève plusieurs questions. La première est de savoir le nombre d'heures qu'une personne doit effectuer par jour ou par semaine pour obtenir un salaire de base, nombre au-delà duquel elle a droit à un supplément de salaire (éventuellement à un taux supérieur) ou à un congé compensatoire. Deuxièmement, il s'agit de vérifier si une personne peut être tenue de travailler au-delà d'un certain nombre d'heures, même en contrepartie d'un supplément de salaire. Il se pose enfin la question, particulièrement importante dans le secteur, de savoir au bout de combien de temps – en nombre d'heures par jour, d'heures ou de jours par semaine, ou de jours par an – une personne peut être en droit ou contrainte de prendre du repos. Par conséquent, la première question concerne la rémunération, la deuxième à la fois les salaires et la prévention d'un allongement excessif du temps de travail (et peut-être également la répartition du travail ou l'équilibrage de la charge de travail), et la dernière, la prévention d'un état de fatigue qui peut nuire à la santé et dont on sait bien qu'il favorise les accidents dans la profession.

Normes de l'OIT

La question de la durée du travail chez les pêcheurs a été abordée pour la première fois par l'OIT il y a plus de quatre-vingt ans dans le cadre de la recommandation (nº 7) sur la durée du travail (pêche), 1920, qui, citant la Constitution de l'OIT, rappelle que

toutes les communautés industrielles devraient s'efforcer, autant que les circonstances spéciales dans lesquelles elles pourraient se trouver le permettent, d'adopter «la journée de huit heures ou la semaine de quarante-huit heures comme but à atteindre partout où il n'a pas encore été obtenu». La recommandation souligne qu'il est souhaitable que «chaque Membre de l'Organisation internationale du Travail adopte une législation limitant en ce sens les heures de travail de tous les travailleurs employés dans l'industrie de la pêche, avec les clauses spéciales nécessaires pour faire face aux conditions particulières à cette industrie en chaque pays; et que, pour la préparation de cette législation, chaque gouvernement consulte les organisations patronales et les organisations ouvrières intéressées».

Depuis, la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche soulève périodiquement la question. A sa session de 1978, la commission a adopté des conclusions invitant le Bureau à réaliser des études sur la durée du travail et la composition des équipages dans l'industrie de la pêche et à inscrire ces questions à l'ordre du jour de futures sessions de la Conférence [101]. Or il n'y a pas eu depuis de conférence sur l'industrie de la pêche, et la question de l'élaboration d'une norme précise à ce sujet n'a donc pas été discutée.

Cependant, à sa 84e session (maritime), la Conférence internationale du Travail a adopté la convention (no 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, qui vise à limiter le nombre d'heures de travail et à instaurer des périodes minimales de repos, ainsi que la recommandation (no 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Les deux normes offrent la possibilité d'étendre leur champ d'application aux pêcheurs.

La convention no 180, entrée en vigueur le 8 août 2002 [102], a pour but de limiter le nombre d'heures de travail ou d'instaurer des périodes minimales de repos pour les gens de mer. Les Etats doivent fixer ces limites pour les navires qui battent leur pavillon. Les tableaux de service en mer et au port (y compris le nombre maximum d'heures de travail ou les périodes minimales de repos par jour et par semaine) doivent être placardés à un endroit où tous les pêcheurs puissent les voir. Des relevés des heures de travail ou des périodes de repos doivent être tenus. Il incombe à l'Etat du pavillon de vérifier ces relevés. Si ces derniers ou d'autres éléments de preuve font apparaître une infraction à des dispositions qui régissent les heures de travail ou de repos, l'autorité compétente doit exiger que l'on prenne des mesures pour éviter que cette situation se reproduise, et demander, au besoin, que l'on revoie la composition de l'équipage. La convention no 180 est incluse dans la partie A de l'annexe supplémentaire du protocole de 1996 relatif à la convention (no 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et son application est assujettie au «contrôle par l'Etat du port» [103]. Comme dans le cas de plusieurs autres conventions maritimes adoptées en 1987 et 1996, les représentants des armateurs présents à la Conférence, dont la plupart

[101] BIT: *Rapport de la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche* (Genève, document CCF/3/6, nov. 1978), annexe II.

[102] Au 30 septembre 2002, la convention avait été ratifiée par les pays suivants: Finlande, Grèce, Irlande, Malte, Maroc, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suède.

[103] Le protocole de 1996 relatif à la convention no 147 entrera en vigueur le 10 janvier 2003. Au 15 septembre 2002, il avait été ratifié par les pays suivants: Finlande, Grèce, Irlande, Malte, Roumanie, Royaume-Uni, Suède.

représentaient des entreprises de transport maritime, se sont dits incompétents pour parler au nom des propriétaires de bateaux de pêche. La convention dispose donc, à l'article 1 (2), que «[d]ans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle appliquera les dispositions de la convention à la pêche maritime commerciale».

La recommandation nº 187, également adoptée par la Conférence en 1996, dispose notamment que «la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins de calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour» et que, «aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine couverte par le salaire ou la solde de base devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle ne soit pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait toutefois pas être supérieure à 48 heures par semaine; des conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable». D'autres dispositions portent sur le paiement des heures supplémentaires, les relevés d'heures de travail, les salaires forfaitaires, les principes applicables à la rémunération et les salaires minima (voir aussi la section du présent rapport relative aux salaires minima). La recommandation dispose en outre que, «[d]ans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle appliquera les dispositions de la recommandation à la pêche maritime commerciale».

Discussions de la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche et du Conseil d'administration[104] *concernant la recommandation nº 7*

Lors du débat de la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, certains membres du groupe de travail sur les normes ont jugé qu'il serait utile de réviser la recommandation nº 7 en tenant compte des dispositions de la convention nº 180. Il a été observé que la durée du travail et les périodes de repos influent directement sur la fatigue, question d'actualité débattue à la réunion. D'autres membres ont souligné qu'il n'était pas forcément opportun d'envisager cette extension car la convention nº 180 ne tient pas compte des conditions propres à l'industrie de la pêche et ne présente donc pas la souplesse nécessaire en matière d'horaires de travail. Il a également été proposé de considérer que cette recommandation était obsolète et de recommander son retrait. Après un échange de vues, il a été suggéré de demander au Bureau d'étudier la question de l'organisation du temps de travail dans le secteur de la pêche et, compte tenu des spécificités du secteur, d'examiner l'applicabilité de la convention nº 180, notamment sous les aspects suivants: rapport entre durée effective du travail et nombre total d'heures; pertinence de la disposition prévoyant une journée de travail de huit heures; effectifs des navires de pêche; incidences de la diversité des flottes de pêche; perspectives de ratification de la convention nº 180; importance de l'évolution de la situation de l'Union européenne dans ce contexte. Le groupe de travail est convenu de proposer que soit réalisée une étude sur l'organisation du temps de travail dans le secteur de la pêche et que, en attendant la

[104] BIT: *Note sur les travaux*, Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, Genève, 13-17 déc. 1999 (Genève, TMFI/1999/12, document GB.277/STM/3/3, 2000), p. 37, paragr. 14-15.

publication de ses résultats, soit maintenu le statu quo concernant la recommandation et que celle-ci soit réexaminée ultérieurement à la lumière de cette étude.

Normes régionales

En Europe, la directive 93/104/CE concernant certains aspects de l'organisation du temps de travail des gens de mer, adoptée le 23 novembre 1993, prévoit de nombreuses exclusions et dérogations pour des secteurs et des activités particuliers: transport aérien, ferroviaire, routier, maritime, fluvial et lacustre; pêche en mer; autres opérations en mer; activités des médecins en formation. Deux directives concernant le temps de travail des gens de mer ont été adoptées en Europe: la directive 1999/63/CE concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail et la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la communauté. Ces deux directives sont fondées, dans une large mesure, sur la convention nº 180 de l'OIT et, dans le deuxième cas, également sur le protocole de 1996 relatif à la convention nº 147 [105].

Les acteurs du secteur de la pêche, notamment les armateurs, ont toutefois jugé que ces directives ne conviennent pas au secteur. C'est pourquoi la pêche en mer a été incluse dans le champ d'application de la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 2000, modifiant la directive du Conseil 93/104/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail. La directive dispose notamment que les personnes travaillant à bord d'un bateau de pêche en haute mer ne sont pas couvertes par les dispositions relatives au repos quotidien, aux pauses, au repos hebdomadaire, au temps de travail maximum par semaine et à la durée du travail de nuit. Cependant, les Etats Membres doivent prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que ces personnes ont droit à un repos suffisant et que le temps de travail ne dépasse pas une moyenne de 48 heures hebdomadaires par période de 12 mois. Pour ce faire, les Etats Membres ont le choix entre deux options:

- limiter le temps de travail à un nombre maximum d'heures pendant une période donnée, soit 14 heures par période de 24 heures, et 72 heures par période de 7 jours;
- prévoir un nombre minimum d'heures de repos pendant une période donnée, soit au moins 10 heures par période de 24 heures, et 77 heures par période de 7 jours. Ce temps de repos peut être scindé en seulement deux périodes, dont une doit avoir une durée d'au moins 6 heures. En outre, l'intervalle entre deux périodes de repos consécutives ne doit pas dépasser 14 heures.

En revanche, il est permis aux Etats Membres, pour des raisons objectives, techniques ou liées à l'organisation du travail, et tant que les principes généraux concernant la santé et la sécurité sont respectés, de prévoir des exceptions, y compris l'établissement de périodes de référence, à la règle de la semaine de 48 heures par période de 12 mois et aux prescriptions applicables au nombre d'heures de travail et aux pauses [106].

---

[105] Extension of working time Directive agreed, dans European Industrial Relations Observatory on-line, www.eiro.eurofound.ie/2000/05/Feature/EU 0005249F.html (28 mai 2000) (consulté le 27 novembre 2002).

[106] *Ibid.*

Législation et pratique nationales

Lorsqu'il a collecté des informations sur la durée du travail dans le secteur de la pêche, le Bureau a essayé de les organiser en deux grandes catégories. La première se rapporte aux conditions générales régissant la durée du travail – dont certaines s'inspirent des dispositions nationales applicables à l'ensemble des travailleurs – qui définissent la durée de la journée ou de la semaine normale de travail. La seconde catégorie regroupe les dispositions qui visent tantôt l'ensemble des gens de mer, tantôt précisément les pêcheurs, dont le but est de limiter le travail excessif, ou de garantir au moins un temps de repos minimum afin d'éviter la fatigue. Le Bureau n'a pas été en mesure de réaliser une étude complète sur les horaires de travail dans l'industrie de la pêche. Dans le présent rapport, cependant, il s'est efforcé de donner un aperçu de la législation et de la pratique dans plusieurs Etats Membres.

Lois, règlements et conventions collectives concernant le temps de travail en général ou la durée normale du travail

Dans certains pays, l'industrie de la pêche est couverte à la fois par la législation du travail en général et par des textes spécifiques. Il en est ainsi en Lituanie et aux Philippines, où la journée normale de travail est de 8 heures. Les heures supplémentaires sont possibles pour des raisons opérationnelles. Au Panama, la journée de travail à bord doit être définie dans le contrat d'embauche. Les heures effectuées en plus sont assimilées à des heures extraordinaires, et le travailleur a droit à une rémunération fixée par contrat collectif ou individuel et qui ne peut en aucun cas être inférieure au salaire horaire de base augmenté de 25 pour cent.

Le Japon fait une distinction entre le personnel relevant de la loi sur les gens de mer (ceux qui travaillent, de manière générale, sur des navires de mer jaugeant 30 tonneaux ou plus) et le personnel relevant des normes du travail générales (navires de moins de 30 tonneaux et qui ne sortent pas en mer). Bien que cette loi couvre globalement l'ensemble des marins et des pêcheurs, il existe pour le personnel des navires de pêche une réglementation spécifique [107] régissant les heures de travail, les congés et les absences. Ces règlements prescrivent une journée de 8 heures et une semaine de 40 heures. Les travailleurs non couverts par la loi sur les gens de mer (bateaux de moins de 30 tonneaux et ne naviguant pas en mer) et qui relèvent généralement de la législation du travail échappent aux dispositions de la première concernant les heures de travail, les pauses et les jours de repos. En vertu de certaines dispositions, cependant, le travail de nuit doit être rémunéré au taux minimum de 125 pour cent du salaire normal.

A Maurice, le Règlement sur les pêcheurs des bancs et le personnel des chambres froides (ordonnance sur les rémunérations) stipule que le contrat d'embauche doit préciser, entre autres choses, la durée du travail, censée faire l'objet d'un accord entre l'employeur et le travailleur.

Au Canada, en Colombie-Britannique, la convention collective du Syndicat des pêcheurs et travailleurs assimilés (CFC-SPTA) stipule ce qui suit: journée de 8 heures,

[107] Règlement nº 4 de 1995 relatif à la durée du travail et aux congés des marins qui embarquent sur un navire de pêche désigné, et Règlement nº 49 de 1968 relatif aux congés rémunérés des marins qui embarquent sur un navire de pêche désigné. Il s'agit de deux règlements du ministère des Transports.

rémunération au taux de 1,5 fois le salaire normal pour les heures supplémentaires effectuées à certaines conditions et salaire double pour les autres, flexibilité des heures de prise de poste et 10 heures de repos consécutives entre deux affectations par période de 24 heures. Les travailleurs à qui les conventions collectives ne s'appliquent pas sont normalement couverts par la loi sur les normes d'emploi; cependant, de manière générale, les pêcheurs sont exclus de la partie de la loi qui régit les heures de travail et les heures supplémentaires.

Nombre maximum d'heures de travail, périodes de repos minimales et effectifs (équipages)

Le Bureau a obtenu des informations sur une diversité de lois, règlements et dispositions de conventions collectives visant à limiter le nombre d'heures de travail ou à imposer des périodes de repos minimales. Globalement, les Etats membres de l'Union européenne appliquent ou prévoient d'appliquer la directive 2000/34/CE. Au Portugal, les pêcheurs doivent obligatoirement bénéficier d'au moins 8 heures de repos par jour pendant les périodes de pêche. Ce temps de repos peut être scindé en deux parties (dont l'une doit avoir une durée d'au moins 8 heures). Lorsque les pêcheurs sont en mer mais ne pêchent pas, une période de repos de 12 heures est généralement prévue. Des clauses particulières s'appliquent aux pêcheurs de moins de 18 ans. Il s'y ajoute des dispositions pour les congés, qui prescrivent un congé compensatoire en cas de travail pendant la journée de repos hebdomadaire ou pendant un jour férié. Certaines conventions collectives fixent des normes plus élevées. En Espagne, un arrêté ministériel relatif à l'industrie de la pêche limite à 12 heures la journée de travail, y compris les heures supplémentaires, sauf dans les cas de force majeure ou d'urgence, mais sans que le personnel puisse travailler plus d'une journée de 14 heures par période de 24 heures ni plus de 72 heures par période de 7 jours; des périodes de repos minimales sont prévues entre 2 journées de 6 heures – ce qui permet de déterminer la répartition des périodes de repos par convention collective –, pourvu que l'intervalle entre elles ne dépasse pas 14 heures. Ce texte régit également la durée du repos hebdomadaire, généralement d'une journée et demie, encore qu'il existe des particularités en matière d'accumulation et de rémunération. Le Royaume-Uni a adopté des règlements qui comportent des prescriptions générales dont le but est de garantir la santé et la sécurité de tous les travailleurs, y compris l'obligation d'instaurer des modes de travail qui tiennent compte de la capacité de l'individu et d'autres facteurs. En France, une convention collective traite des questions liées que sont la durée du travail et le salaire minimum (voir encadré 4.1).

En Norvège, il n'existe pas (juillet 2002) de prescriptions officielles concernant la durée du travail et les temps de repos à bord des navires de pêche. Dans la pratique, ce sont les partenaires sociaux qui s'occupent de ces questions. Des accords ont été trouvés pour la flotte hauturière (navires de grandes dimensions), qui fixent à 12 heures la durée normale du travail pendant les opérations de pêche. Il incombe à l'armateur et au capitaine de veiller à ce que le travail à bord soit bien organisé, et à ce que la vie, la sécurité et la santé des travailleurs soient dûment préservées. Pour éviter que la fatigue mette en danger la santé, le milieu de travail et la sécurité à bord, le personnel doit pouvoir prendre suffisamment de repos. En Islande, en revanche, tout ce qui se rapporte au temps de travail dans le secteur de la pêche est réglementé depuis quatre-vingts ans. Une loi sur le temps de travail à bord des chalutiers, en vigueur depuis

1921, définit les heures de repos et de repas par période de 24 heures. Il n'est tenu aucun relevé des heures de travail à bord des navires de pêche islandais car il n'y a pas de rapport entre les heures effectivement travaillées à bord et le revenu des pêcheurs. Le salaire est fonction des prises. En vertu de conventions collectives passées entre les pêcheurs et les armateurs, la période de repos journalière est au moins de 6 à 8 heures, selon le type de navire, la durée de la sortie de pêche ainsi que le matériel de pêche utilisé.

En Estonie, la loi sur les gens de mer, qui s'applique aux pêcheurs, établit de manière générale qu'un membre d'équipage ne peut travailler plus de 12 heures par période de 24 heures ni plus de 60 heures par période de 7 jours. Sur les bateaux où le cycle de travail ne dépasse pas 2 semaines, le nombre d'heures de travail ne doit pas être supérieur à 14 heures par période de 24 heures, ni à 72 heures par période de 7 jours. En règle générale, les périodes de repos peuvent être scindées en deux parties, dont l'une ne peut être inférieure à 6 heures, et le temps écoulé entre deux périodes de repos ne peut excéder 14 heures. Ces limites peuvent être dépassées en cas d'urgence, mais un repos compensatoire doit être alors octroyé. En Lituanie, la durée de sortie en mer est limitée. Elle s'établit à 175 jours pour les navires-usines, à 150 jours pour les gros chalutiers et à 135 jours pour les bateaux de taille petite ou moyenne. Pendant une saison, dans certaines régions, les bateaux peuvent rester en mer jusqu'à 200 jours, qui comprennent les 60 jours nécessaires pour gagner les zones de pêche et en revenir. Une durée minimale a également été fixée pour les escales.

La Pologne applique des normes différentes pour les navires de mer et ceux qui opèrent uniquement en mer Baltique. Sur les navires de mer, le temps de travail ne peut dépasser 56 heures par semaine ouvrable de 7 jours, ni 46 heures par semaine ouvrable de 6 jours, règles qui changent lorsque le navire est au port. Sur les bateaux qui pratiquent un roulement d'équipage toutes les 6 semaines (ou, si le personnel est d'accord, tous les 3 mois au maximum), les marins peuvent travailler jusqu'à 12 heures par jour et 80 heures par semaine. En période de pêche, le temps de travail peut être porté à 12 heures par jour ou 84 heures par semaine, les heures supplémentaires n'étant autorisées que dans certaines situations (urgence, exercice, etc.), mais pas pendant la pêche ni au cours de la transformation du poisson. En mer Baltique, le nombre d'heures de travail peut dépendre des conditions de pêche, mais les pêcheurs doivent obtenir chaque jour au moins 6 heures de repos ininterrompu.

En Roumanie, la durée du travail dans le secteur de la pêche n'est pas régie par des règles particulières. Ce sont les dispositions pertinentes du Code du travail qui s'appliquent. Un décret réglemente le temps de travail, y compris les périodes de repos, à bord des bateaux en général.

Au Chili, un régime spécial s'applique aux heures de travail et aux périodes de repos des pêcheurs. En vertu d'un décret adopté en 1995, il doit obligatoirement exister un système de contrôle de la durée du travail par période de 24 heures ou par journée civile. Ce système fonctionne sur la base d'un plan de travail. Ce document, qui doit être établi chaque jour, contient notamment des renseignements sur la société de pêche, les travailleurs, le navire et le temps de travail. Il doit être signé à la fois par le travailleur et le représentant légal de l'employeur.

La Constitution mexicaine dispose qu'un travailleur doit bénéficier d'une journée de repos tous les 6 jours. Le droit fédéral du travail, qui s'applique à la pêche, stipule que, lorsqu'un navire est en mer et que, par nature, le travail n'autorise pas le repos hebdomadaire, l'employeur doit verser au travailleur un double salaire en contrepartie

Encadré 4.1
Heures de travail: la voie française

En France, un accord collectif régit les relations de travail entre les employeurs et les pêcheurs salariés qui travaillent dans une entreprise artisanale ou pour le compte d'une coopérative de pêche utilisant le système de rémunération à la part à bord d'un navire immatriculé en France métropolitaine. Cet accord s'applique également aux entreprises de pêche artisanale immatriculées dans les départements et territoires d'outre-mer qui optent pour ce régime. Il s'applique enfin aux entreprises de pêche non artisanale qui choisissent de fonctionner selon ce régime sauf si elles sont déjà régies par un accord plus favorable.

L'accord collectif stipule que, pour les pêcheurs rémunérés à la part, le temps de travail doit être calculé par année civile et en «nombre de jours en mer». Le temps de travail exprimé en «nombre de jours en mer» doit être égal au temps de travail légal à terre, c'est-à-dire 35 heures par semaine. Pour les entreprises de moins de 20 salariés, la durée normale du travail en mer est de 225 jours par an depuis le 1er janvier 2002, avec un plafond de 250 jours, qui représente le temps de travail légal maximal par année et par pêcheur.

Pour éviter que les pêcheurs travaillent trop longtemps au cours d'une journée, l'accord prévoit une période de repos minimale de 10 heures par période de 24 heures passée en mer, dont 6 heures consécutives. Soit le temps de travail est limité à 14 heures par période de 24 heures et à 60 heures par période de 7 jours, soit les périodes de repos sont égales à au moins 10 heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de 7 jours. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une doit être égale à au moins 6 heures. L'intervalle entre ces deux périodes ne doit pas dépasser 14 heures. Cet accord national privilégie l'exigence d'un repos minimal de préférence à une limitation de la durée journalière du travail. Les jeunes de moins de 18 ans ont droit à une période minimale de 12 heures de repos par période de 24 heures, repos qui ne doit pas être interrompu. Ils ont également droit à un repos hebdomadaire d'au moins 36 heures (Code du travail maritime, art. 114).

Cet accord collectif s'inspire de la directive européenne 2000/34. La loi précise les conditions du repos hebdomadaire: un repos effectif de 24 heures est accordé au pêcheur lorsque le voyage a une durée de plus de 6 jours. Le dimanche est réservé au repos hebdomadaire. Les modalités d'application de cette disposition sont déterminées par le Conseil d'Etat pour tenir compte des contraintes propres aux diverses activités maritimes. Ce texte modifie le Code du travail maritime en offrant la possibilité de remplacer le paiement d'heures supplémentaires par un repos compensatoire dès lors que ces heures supplémentaires n'ont pas été rendues nécessaires par une situation d'urgence.

Source: P. Chaumette, *op. cit.*, pp. 1093-1101.

du service fourni, indépendamment du salaire qui doit lui être versé pour la période correspondant au temps de repos.

Au Panama, un décret stipule que, en compensation de chaque journée de repos hebdomadaire ou de chaque fête légale tombant pendant la traversée, le travailleur a droit à une journée de repos à terre. Par ailleurs, un jour supplémentaire à terre pour 8 jours passés à bord doit être octroyé à chaque membre d'équipage, en contrepartie de la totalité des heures supplémentaires effectuées à bord pendant la traversée.

En Colombie-Britannique, au Canada, les salariés sont couverts par la loi sur les normes d'emploi. Toutefois, les pêcheurs sont exclus de la partie de cette loi concernant les heures de travail et les heures supplémentaires, sauf de l'article 39, qui dispose que, nonobstant toute disposition de ladite partie, un employeur ne peut imposer ni permettre directement ou indirectement à un salarié de travailler un nombre d'heures excessif ou préjudiciable à sa santé ou à sa sécurité. En vertu de la convention collective du CFC-SPTA, le pêcheur a droit entre deux affectations à 10 heures de repos consécutives par période de 24 heures. A Terre-Neuve, la plupart des pêcheurs sont payés à la part. Les pêcheurs et les armateurs ne répondent donc pas à la définition de l'employeur et du salarié qui figure dans la loi sur les normes d'emploi et ne sont pas couverts par les dispositions de la loi relative aux heures de travail, périodes de repos, etc. Dans le cas des chalutiers, ces questions sont réglées par leur convention collective. Celle-ci prescrit des quarts de 6 heures suivis de 6 heures de repos et stipule qu'aucun membre d'équipage ne peut être tenu de rester sur le pont une fois son quart terminé, sauf en situation d'urgence.

Le Japon fait une distinction entre le personnel relevant de la loi sur les gens de mer (ceux qui travaillent, de manière générale, sur des navires de mer jaugeant 30 tonneaux ou plus) et le personnel relevant des normes du travail générales (navires de moins de 30 tonneaux et qui ne sortent pas en mer). Bien que cette loi couvre globalement l'ensemble des marins et des pêcheurs, il existe pour le personnel des navires de pêche une réglementation spécifique régissant les heures de travail, les congés et les absences [108]. Les personnes qui travaillent sur un chalutier de haute mer d'au moins 1 000 tonneaux utilisé également comme navire-usine ont droit au moins à 10 heures de repos par jour. Sur ces 10 heures, au moins 6 doivent être prises en continu. Cependant, dans des circonstances exceptionnelles, le capitaine peut demander à un marin de travailler 18 heures sur 2 jours, avec deux périodes de repos de 4 heures continues, sous réserve de lui octroyer un repos compensatoire supplémentaire à une date ultérieure. Sur les autres navires, le temps de repos devra être égal à au moins 8 heures par jour. Toutefois, dans certaines circonstances, le capitaine peut prévoir 16 heures de repos sur 2 jours. Pour les pêcheurs non couverts par la loi sur les gens de mer, le nombre d'heures de travail est illimité et aucune période de repos minimale n'est prescrite.

Apparemment, l'Inde et la Malaisie n'ont pas légiféré en matière de temps de travail dans le secteur de la pêche. En Nouvelle-Zélande, la durée du travail des pêcheurs n'est pas réglementée, mais il existe des dispositions limitant le nombre d'heures effectuées par les hommes de quart.

---

[108] Règlement nº 4 de 1995 relatif à la durée du travail et aux congés des marins qui embarquent sur un navire de pêche désigné, et Règlement nº 49 de 1968 relatif aux congés rémunérés des marins qui embarquent sur un navire de pêche désigné. Il s'agit de deux règlements du ministère des Transports.

En Tunisie, le Code de la pêche prévoit que le capitaine doit octroyer au minimum 10 heures de repos par période de 24 heures. Ce temps de repos peut être accordé pour un quart ou fragmenté de manière que le travail à bord ne soit pas interrompu.

Conclusions

Il apparaît que les lois et règlements, voire les conventions collectives, concernant, par exemple, la journée de 8 heures ou la semaine de 40 heures, si elles n'abordent pas en tant que telle la question de la durée de travail excessive (et donc de la fatigue), font en fait une séparation entre les heures travaillées pour un salaire normal et celles qui donnent droit à un supplément de salaire [109]. Cette législation ne peut servir que pour les navires de pêche dont le personnel est rémunéré, en totalité ou en partie, à l'heure, et ne semble guère utile pour les pêcheurs rémunérés à la part.

On constate que plusieurs pays réglementent le nombre minimum d'heures ou de jours de repos, en dépit des impondérables liés aux activités de pêche. Ces dispositions pourraient éventuellement servir de base à une norme internationale.

Congés annuels, congés payés

Beaucoup de pêcheries sont saisonnières, ce qui fait que les pêcheurs travaillent intensément pendant de longues périodes et restent à terre le reste du temps. D'autres sont actives toute l'année, différentes espèces étant pêchées à différentes époques, compte tenu des cycles de la nature ou des règles de gestion des pêcheries. Pour certains pêcheurs, notamment ceux qui travaillent en haute mer aux termes d'un contrat d'engagement, les congés annuels peuvent être définis dans le contrat. Dans certains pays, c'est le droit général du travail qui fixe les congés. Mais les pêcheurs payés à la part peuvent en être exclus.

Normes de l'OIT

Aucune convention de l'OIT ne traite précisément de la question des congés annuels des pêcheurs. La convention (nº 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, n'y fait pas référence.

A l'article 1 (3) *b)*, la convention (nº 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949, dispose qu'elle ne s'applique pas «*b)* aux navires affectés à la pêche ou à des opérations qui s'y rattachent directement, ni aux navires affectés à la chasse au phoque ou aux opérations similaires». La convention (nº 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976, «s'applique à toutes les personnes employées en tant que gens de mer», définis comme «des personnes employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire de mer immatriculé dans le territoire d'un Etat qui aura ratifié la présente convention, autre … *b)* qu'un navire affecté à la pêche ou à des opérations qui s'y rattachent directement, à la chasse à la baleine ou à des opérations similaires».

---

[109] On pourrait faire valoir, toutefois, que le surcoût représenté par le paiement d'heures supplémentaires peut décourager la pratique d'heures de travail excessives.

La convention nº 146, plus moderne, dispose de manière générale que chaque marin auquel elle s'applique a droit à des congés annuels payés d'une durée minimale, que fixe l'Etat Membre dans une déclaration jointe à sa ratification. Un marin qui, une année donnée, a travaillé moins d'heures que le nombre nécessaire pour pouvoir prétendre à l'intégralité des congés prévus aura droit, pour cette année, à des congés payés proportionnels à la durée de service au cours de l'année en question. Il existe des dispositions particulières concernant le calcul de la durée de service et le moment auquel les congés doivent être pris. A l'article 7, la convention dispose que le marin doit recevoir, pour toute durée du congé visé, au moins l'équivalent de son salaire normal, et qu'il doit lui être versé à l'avance. Elle a été ratifiée par 13 Etats Membres. Lorsqu'il a revu ce texte dernièrement, le Conseil d'administration l'a jugé d'actualité et a invité les Etats Membres à le ratifier et à informer le Bureau des difficultés ou obstacles éventuels pouvant en empêcher ou retarder la ratification [110].

A sa réunion de 1978, la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche a adopté une résolution sur les congés payés des pêcheurs dans laquelle elle engage le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à exhorter les gouvernements à ratifier la convention nº 146 et, conformément à son article 2, paragraphe 4, à étendre son champ d'application aux personnes travaillant sur un navire affecté à la pêche ou à des opérations qui s'y rattachent directement.

La recommandation (nº 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, qui peut s'appliquer à la pêche maritime commerciale, indique, concernant les congés payés annuels, que «[l]a législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés soient compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord, ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir».

Législation et pratique nationales

Au Canada, en Colombie-Britannique, les pêcheurs sont exclus du champ d'application de la loi sur les normes d'emploi qui se rapportent aux congés annuels. En revanche, ceux couverts par la convention collective du Syndicat des pêcheurs et travailleurs assimilés (CFC-SPTA) ont droit à des congés annuels qui varient selon l'ancienneté.

Le Japon fait une distinction entre le personnel relevant de la loi sur les gens de mer (ceux qui travaillent, de manière générale, sur des navires de mer jaugeant 30 tonneaux ou plus) et le personnel relevant des normes du travail générales (navires de moins de 30 tonneaux et qui ne sortent pas en mer). Pour les premiers, le nombre de jours de congés payés qui doivent être accordés à un marin ayant travaillé en continu sur le bateau d'une seule et même entreprise est déterminé par un règlement particulier: il est de 15 jours par année de service continu plus 3 jours par période de 3 mois de service supplémentaire. Pour les travailleurs non couverts par la loi sur les gens de mer (bateaux qui jaugent moins de 30 tonneaux ou qui ne naviguent pas en mer), et donc couverts par la législation générale du travail, il existe un nombre fixe de jours ouvrables de congé par an qui dépend de l'ancienneté.

---

[110] Pentsov, *op. cit.*, pp. 612, 620 et 622.

Dans certains pays, comme les Pays-Bas et la Nouvelle-Zélande, la loi sur les congés minimum s'applique à tous les salariés, y compris ceux du secteur de la pêche.

En Norvège, en vertu d'une loi spéciale sur les pêcheurs, le personnel des navires de pêche a droit chaque année à 25 jours ouvrables de congés. Il a également droit à un minimum de 12 jours continus de vacances entre le 16 mai et le 30 septembre, sauf si des problèmes d'exploitation particuliers obligent à choisir une autre période. Au Panama, un décret rend obligatoire l'octroi de congés annuels aux équipages.

En Pologne, les pêcheurs qui travaillent en mer en dehors de la Baltique ont droit à 21 jours de congés payés après 2 ans de service et à 30 jours après 3 ans. Dans la Baltique, les pêcheurs engagés pour une saison de pêche ont droit à 2 jours ouvrables de congés par mois travaillé, plus une journée par dimanche ou jour férié passé en mer.

Conclusions

Le Bureau n'a obtenu que des informations limitées sur cette question. Il apparaît toutefois que la législation en vigueur s'inspire globalement de normes nationales valables pour l'ensemble des travailleurs et de celles qui s'appliquent de manière générale aux gens de mer.

Rapatriement

La question du rapatriement est particulièrement importante pour les pêcheurs travaillant à bord de bateaux qui ne rentrent pas fréquemment à leur port d'attache. Elle est aussi extrêmement importante pour les pêcheurs migrants qui travaillent à bord de bateaux dont le port d'attache n'est pas situé dans leur pays de résidence. Le rapatriement peut être dû à plusieurs raisons: fin d'un contrat, congé périodique, urgence médicale ou autre, ou, dans certains cas, immobilisation ou abandon d'un navire dans un port étranger.

La législation nationale ou les conventions collectives peuvent faire obligation à l'armateur de rapatrier les pêcheurs et définir les conditions du rapatriement, à l'instar de ce qui est prévu dans la convention pertinente de l'OIT.

Beaucoup de pêcheurs éprouvent de graves difficultés à se faire rapatrier à la suite de l'immobilisation du bateau ou de son abandon par l'armateur. Cette situation se produit fréquemment lorsqu'un navire, surpris à pêcher illégalement, est immobilisé et que l'équipage est arrêté. Il arrive que les pêcheurs demeurent de longs mois en prison, l'armateur étant incapable ou refusant d'acquitter le coût de leur retour au pays. Ainsi qu'on le verra ci-après, la question de la responsabilité financière en cas d'abandon de marins a été examinée par le Groupe de travail ad hoc mixte OIT/OMI d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, dont les conclusions pourront servir à l'élaboration de la norme proposée sur le travail dans le secteur de la pêche.

Normes internationales

La convention (nº 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, s'applique à tous les navires de mer, de propriété publique ou privée, qui sont immatriculés dans le territoire de tout Membre visé par la convention et qui sont normalement affectés à la

navigation maritime commerciale, ainsi qu'aux armateurs et aux marins de ces navires. Dans la mesure où, après avoir consulté les organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la convention à la pêche commerciale. La convention définit les cas dans lesquels les marins (définis comme les personnes employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique) ont droit à un rapatriement. Elle traite des aspects suivants: durée maximale des périodes d'embarquement donnant droit au rapatriement; destinations de rapatriement; obligation, pour l'armateur, d'organiser le rapatriement; obligation, pour l'Etat du pavillon, d'organiser le rapatriement et d'en assumer le coût si l'armateur n'assume pas sa responsabilité (et droit, pour l'Etat du pavillon, de se faire rembourser par l'armateur). La convention dispose que les frais de rapatriement ne doivent pas être imputés au marin, sauf s'il a été reconnu coupable, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives, d'un manquement grave aux obligations de son emploi. Au 15 septembre 2002, elle avait été ratifiée par huit Etats. Elle révise la convention (nº 23) sur le rapatriement des marins, 1926, ratifiée par 45 Etats, mais qui indiquait expressément qu'elle ne s'appliquait pas aux navires de pêche.

FAO

Le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO dispose, au paragraphe 8.2.9, que les Etats du pavillon devraient veiller à ce que les membres des équipages aient droit au rapatriement des marins, compte tenu des principes inscrits dans la convention (nº 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

Travail conjoint de l'OMI et de l'OIT sur la question de l'abandon des gens de mer

Dernièrement, le Groupe de travail ad hoc mixte OIT/OMI d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer a examiné la question de l'abandon et a élaboré un projet de résolution concernant la garantie d'une sécurité financière en cas d'abandon de marins (qui s'applique également aux pêcheurs des navires qui effectuent des voyages internationaux) qui a été approuvé par l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT. Le groupe de travail a aussi approuvé des directives qui recommandent aux armateurs des mesures à prendre, en cas d'abandon, pour que les gens de mer puissent se prévaloir d'un système de sécurité financière adéquat. Ces directives définissent les caractéristiques principales et la portée de ce système et comportent des recommandations en vue de sa certification.

Législation et pratique nationales

Au Canada, à Terre-Neuve, rien n'est officiellement prévu pour le rapatriement du personnel des navires de pêche. Cette responsabilité incombe habituellement à l'armateur. Souvent, des citoyens compatissants et des groupes d'entraide subviennent aux besoins élémentaires des équipages abandonnés. Pour les chalutiers de haute mer, la question relève des conventions collectives.

Au Danemark, les dispositions pertinentes de la loi sur les gens de mer couvrent également les pêcheurs, mais elles ne sont pas appliquées. Cela est dû à la structure

particulière de la flotte de pêche danoise: généralement, les navires de pêche opèrent dans des zones maritimes limitées et terminent le voyage dans leur port de départ. Les frais liés au trajet entre un port étranger et le domicile du pêcheur (pour un week-end ou au terme du contrat passé avec l'armateur) sont l'objet de conventions individuelles. S'agissant des pêcheurs abandonnés, un fonds de garantie (Lønmodtagernes Garantifond) couvre les salaires et le transport jusqu'au domicile.

Le Japon fait une distinction entre le personnel relevant de la loi sur les gens de mer (ceux qui travaillent, de manière générale, sur des navires de mer jaugeant 30 tonneaux ou plus) et le personnel relevant des normes du travail générales (navires de moins de 30 tonneaux et qui ne sortent pas en mer). Ceux qui relèvent de la loi doivent être rapatriés par l'armateur. Des sanctions sont prévues pour les capitaines qui abandonnent des marins dans un port étranger.

A Maurice, le règlement de 1997 sur les pêcheurs des bancs et le personnel des chambres froides (ordonnance sur les rémunérations) dispose que: «lorsque le rapatriement s'avère nécessaire parce qu'un travailleur est malade ou blessé, l'employeur doit assumer les frais du rapatriement, faire transporter le travailleur dans un hôpital ou une clinique, et informer sa famille de la date de son arrivée à Maurice». De même, en Mauritanie, le rapatriement s'effectue aux frais de l'armateur.

En Norvège, certaines parties de la loi sur les gens de mer traitent du rapatriement des marins et s'appliquent également au personnel des navires de 100 tonneaux et plus. Cette loi est assortie de règlements d'application.

Aux Pays-Bas, les équipages des bateaux de pêche côtière vivent et travaillent dans le pays, de sorte que la question du rapatriement ne se pose pas. Pour les chalutiers de haute mer, toutes les entreprises possèdent leur propre dispositif de rapatriement (régime d'assurance).

Dans certains pays [111], la loi qui traite du rapatriement des gens de mer s'applique aussi aux pêcheurs. Le Royaume-Uni a informé le Bureau que, bien que les navires de pêche soient couverts par le règlement sur le rapatriement, c'est à l'employeur qu'il incombe de rapatrier les équipages. Si, techniquement parlant, un membre d'équipage ne travaille pas, l'employeur pourrait faire valoir qu'il n'est pas tenu d'organiser le rapatriement. Le problème du statut des «pêcheurs à la part» se pose donc à propos du rapatriement.

Conclusions

Le Bureau n'a obtenu que des informations limitées sur cette question, qui concerne principalement les pêcheurs engagés à bord de navires de mer. Plusieurs Etats règlent le problème en étendant aux pêcheurs la législation sur le rapatriement applicable aux gens de mer.

[111] Espagne, Panama, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Tunisie.

CHAPITRE V

CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE À BORD DES BATEAUX DE PÊCHE

Sécurité et santé au travail

La Réunion tripartite du BIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (décembre 1999) a abouti aux conclusions suivantes:

> La pêche est une activité professionnelle dangereuse si on la compare à d'autres professions. Des efforts soutenus fournis par toutes les parties sont nécessaires à tous les niveaux en vue d'améliorer la sécurité et la santé des pêcheurs. La question de la sécurité et de la santé doit faire l'objet d'un vaste examen afin de recenser et d'atténuer – s'il n'est pas possible de les éliminer – les causes sous-jacentes des accidents et maladies existant dans ce secteur. Il convient également de tenir compte de la grande diversité qui caractérise ce secteur en ce qui concerne la taille des navires, le type de pêche et d'équipement, la zone d'activité, etc.

Au Japon, en 2000, sur 88 accidents mortels ayant frappé des travailleurs relevant de la loi des gens de mer, 55 concernaient des pêcheurs. Selon une étude réalisée par des chercheurs de l'Université d'Oxford, les pêcheurs constituent, de loin, la profession la plus dangereuse en Grande-Bretagne [1]. Aux Etats-Unis, le taux de mortalité dans l'industrie de la pêche s'est établi à 160 pour 100 000 en 1995, à 181 pour 100 000 en 1996, à 134 pour 100 000 en 1997 et à 179 pour 100 000 en 1998. En 1996, il était 16 fois plus élevé que dans des professions comme les pompiers, la police et les détectives, et huit fois plus élevé que chez les conducteurs de véhicule automobile [2]. Dans les pays nordiques, selon les renseignements obtenus, le taux de mortalité est de 150 pour 100 000. En Guinée, de 1991 à 1994, les estimations font ressortir un taux de 500 pour 100 000. Dernièrement, en Afrique du Sud, le taux de mortalité était estimé à 585 pour 100 000 [3] . Si le nombre d'accidents est aussi élevé, c'est à cause de la nature du travail en mer ainsi que des conditions climatiques auxquelles les pêcheurs sont exposés et du matériel utilisé pour capturer et transformer le poisson. En avril 2001, le Parlement européen a adopté une résolution concernant la sécurité et les causes d'accident dans l'industrie de la pêche, dans laquelle il souligne le nombre important de décès et d'accidents enregistré dans ce secteur et lance un appel pour que des mesures précises soient prises, y compris des mesures réglementaires, afin d'améliorer la situation au niveau européen mais également international [4]. (Il y est question aussi de l'examen médical, du temps de travail, du logement, de la sécurité sociale.)

---

[1] S.E. Roberts: «Hazardous occupations in Great Britain», *The Lancet*, vol. 360, nº 9332, p. 543, 17 août 2002, www.thelancet.com (consulté le 20 août 2002).

[2] *Dying to Fish: Living to Fish*, Rapport du Fishing Vessel Casualty Task Force, United States Coast Guard (Washington, DC, 1999).

[3] *Safety at sea as an integral part of fisheries management*, FAO Fisheries Circular No. 966 (Rome, 2001).

[4] Résolution du Parlement européen sur la pêche: sécurité et causes des accidents (2000/2028(INI)), *Journal officiel des Communautés européennes*, 24 janv. 2002. Cette résolution exhorte l'OMI et l'OIT à adopter un cadre normatif général pour les navires battant pavillon de complaisance qui permette de lutter notamment contre l'inapplication des prescriptions de sécurité dans le travail.

Normes internationales

Conventions et recommandations de l'OIT en matière de sécurité et santé au travail

L'OIT a adopté environ 70 conventions et recommandations qui se rapportent à la sécurité et la santé au travail [5].

La convention (nº 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 [6] (et la recommandation nº 164 qui l'accompagne) prescrit l'adoption d'une politique nationale cohérente en matière de sécurité, de santé des travailleurs et de milieu de travail. Elle préconise des mesures propres à assurer la participation tripartite à la formulation, la mise en œuvre et l'examen des politiques et mesures pratiques; elle définit les principes fondamentaux qui régissent les responsabilités des employeurs au niveau de l'entreprise (sécurité du lieu de travail, vêtements de protection et équipements de protection adéquats, mesures prévues en cas d'urgence ou d'accident, y compris des moyens suffisants pour l'administration des premiers secours); elle stipule que les dispositions prévues au niveau de l'entreprise doivent permettre aux travailleurs de prendre certaines mesures (soin raisonnable de leur propre sécurité, respect des instructions, utilisation correcte des dispositifs de sécurité et équipements de protection, signalement des risques éventuels aux supérieurs ainsi que des accidents ou atteintes à la santé). Si la convention nº 155 s'applique à toutes les branches d'activité économique, les Etats Membres peuvent, après avoir effectué les consultations nécessaires, exclure des branches particulières, y compris la pêche, de son application [7]. La Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (décembre 1999) a abouti à la conclusion que les gouvernements devraient ratifier la convention (nº 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et appliquer ses dispositions à l'industrie de la pêche.

Un groupe de normes, par exemple la convention (nº 119) sur la protection des machines, 1963, met l'accent sur la protection, sous divers aspects: sécurité d'utilisation des machines, examen médical, poids maximum pouvant être transporté par un ouvrier, etc. D'autres normes, dont la convention (nº 162) sur l'amiante, 1986, concernent la protection contre des risques particuliers: rayonnements ionisants, benzène, amiante, cancer professionnel, pollution de l'air, bruit et vibrations dans le milieu de travail, sécurité d'utilisation des produits chimiques, y compris la prévention des accidents industriels majeurs.

---

[5] A sa 279e session, le Conseil d'administration a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 91e session (juin 2003) de la Conférence internationale du Travail une question concernant les activités normatives de l'OIT dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail: étude approfondie en vue de l'adoption d'un plan d'action (discussion générale). Voir document GB.280/2, parag. 11.

[6] Convention ratifiée (au 1er septembre 2002) par 38 Etats: Antigua-et-Barbuda, Belize, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Cap-Vert, Chypre, Croatie, Cuba, Danemark, El Salvador, Espagne, Ethiopie, Ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, Hongrie, Irlande, Islande, Kazakhstan, Lesotho, Lettonie, Luxembourg, Mexique, République de Moldova, Mongolie, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Fédération de Russie, Slovaquie, Slovénie, Suède, République tchèque, Uruguay, Venezuela, Viet Nam, Yougoslavie.

[7] L'Etat Membre doit justifier sa décision et rendre compte des mesures prises pour étendre l'application de la convention. Les exclusions sont rares. La République-Unie de Tanzanie, par exemple, a exclu la pêche du champ d'application de l'instrument.

Plusieurs normes de l'OIT apportent une protection dans certaines branches d'activité économique (agriculture, industries extractives, transport maritime, ports, etc.). Ces normes visent des aspects spécifiques de ces secteurs, mais elles reprennent également ou s'inspirent des principes généraux énoncés dans les normes applicables à l'ensemble des travailleurs. La dernière norme sectorielle adoptée en la matière est la convention (nº 184) sur la sécurité et la santé dans l'agriculture, 2001 [8].

Pour la pêche, il n'existe pas de norme spécifique de l'OIT. Toutefois, la convention (nº 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, énonce des prescriptions à l'égard des gens de mer, à savoir:

- rapports et enquêtes sur tous les accidents du travail;
- statistiques détaillées sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents du travail, études sur les tendances en la matière et les risques mis au jour par ces statistiques;
- adoption, par voie de législation, de recueils de directives pratiques ou autres instruments appropriés, de dispositions portant en particulier sur les points suivants: aspects structurels des navires; machines; mesures spéciales de sécurité au-dessus et au-dessous des ponts; matériel de chargement et de déchargement; prévention et extinction des incendies; ancres, chaînes et câbles; cargaisons dangereuses et lest; équipement individuel de protection;
- contrôle de l'application de ces dispositions par une inspection adéquate ou par d'autres moyens;
- nomination, parmi les membres de l'équipage du navire, d'une ou plusieurs personnes qualifiées ou constitution d'un comité qualifié, responsable, sous l'autorité du capitaine, de la prévention des accidents;
- établissement de programmes de prévention des accidents du travail, en coopération avec les organisations d'armateurs et de gens de mer;
- formation en matière de sécurité et santé au travail;
- coopération au niveau international pour prévenir les accidents du travail.

La convention qui, au 20 septembre 2002, avait été ratifiée par 27 Etats [9] dispose à l'article 1 (1) que «l'expression *gens de mer* s'applique à toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire autre qu'un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur et qui est normalement affecté à la navigation maritime». De plus, l'article 1 (2) indique que,

---

[8] A sa 271e session (mars 1998), le Conseil d'administration a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 88e session (2000) de la Conférence internationale du Travail une question sur la sécurité et la santé dans l'agriculture pour les raisons suivantes: ce secteur est l'un des plus dangereux partout dans le monde; il est extrêmement complexe et hétérogène; dans de nombreux pays, exception faite des quelques-uns qui ont adopté des dispositions spéciales en la matière, l'agriculture échappe à la réglementation relative à la sécurité et à la santé au travail; il n'existe pratiquement pas de législation d'ensemble sur la sécurité et la santé dans ce secteur; les travailleurs agricoles sont exclus des prestations de sécurité sociale.

[9] Allemagne, Azerbaïdjan, Brésil, Costa Rica, Danemark, Egypte, Espagne, Finlande, France, Grèce, Guinée, Israël, Italie, Japon, Kenya, Kirghizistan, Mexique, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie, Fédération de Russie, Suède, Tadjikistan, République-Unie de Tanzanie, Uruguay.

«[e]n cas de doute quant à la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme gens de mer aux fins de la présente convention, cette question sera tranchée, dans chaque pays, par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées». La convention précise que l'expression «accidents du travail» désigne les «accidents dont sont victimes les gens de mer du fait ou à l'occasion de leur emploi». Le Bureau ne sait pas dans quelle mesure cette convention est appliquée au secteur de la pêche, notamment aux petits pêcheurs et aux artisans pêcheurs.

La recommandation (nº 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, donne des indications pour la mise en œuvre de la convention nº 134, qu'elle complète.

Recueils de directives pratiques du BIT

Le BIT a également publié plusieurs recueils de directives pratiques concernant certains secteurs économiques et certains types d'équipements ou d'agents. Voici quelques exemples de recueils qui peuvent être utiles à l'examen de la question de la sécurité et de la santé au travail dans le secteur de la pêche:

- principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail;
- enregistrement et déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles;
- sécurité dans l'utilisation des produits chimiques au travail;
- prise en charge des questions d'alcoolisme et de toxicomanie sur le lieu de travail;
- prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports [10] .

Autres instruments internationaux relatifs à la sécurité et à la santé des pêcheurs

Parmi les agences spécialisées des Nations Unies, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pour responsabilité première la sécurité en mer et la prévention de la pollution marine. Ci-après sont décrits les conventions et autres principaux instruments de l'OMI qui peuvent avoir un rapport direct avec la sécurité des bateaux de pêche et des pêcheurs.

L'instrument le plus important concernant la sécurité en mer est la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) qui, au chapitre V, énonce des règles de sécurité générales pour l'ensemble des navires.

[10] La recommandation nº 142 dispose notamment que «… les Membres devraient tenir dûment compte des règlements types de sécurité ou des recueils de directives pratiques publiés par le Bureau international du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales de normalisation». En 1978, le BIT a publié un recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports. Une mise à jour est parue en 1996.

La Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (Convention de Torremolinos), adoptée en 1977, instaure un dispositif de sécurité pour les bateaux de pêche d'une longueur de 24 mètres ou plus. Elle n'a pas fait l'objet d'un nombre suffisant de ratifications pour pouvoir entrer en vigueur, de nombreux Etats l'ayant trouvée trop contraignante. Un protocole à la convention de 1977 a été adopté en 1993. Le Protocole de Torremolinos comporte des dispositions sur les points suivants: construction, étanchéité à l'eau et équipement; stabilité et état de navigabilité correspondant; machines et installations électriques et locaux de machines sans présence permanente de personnel; prévention, détection et extinction des incendies et lutte contre le feu; protection de l'équipage; engins et dispositifs de sauvetage; mesures d'urgence, inspections et exercices; radiocommunications; équipements et dispositifs de navigation embarqués. Les prescriptions relatives à la protection de l'équipage abordent certains éléments de la construction du navire qui influent sur la sécurité: lignes de sauvetage, ouvertures des ponts, bastingages, garde-corps, garde-fous, escaliers et échelles. Aux termes du protocole, les dispositions obligatoires de la convention sont réservées aux navires de 45 mètres et plus. Pour les navires d'une longueur comprise entre 24 et 45 mètres, l'application des règles de sécurité est laissée à l'initiative régionale. Le protocole entrera en vigueur un an après qu'il aura été ratifié par 15 Etats possédant ensemble une flotte de 14 000 navires (soit environ la moitié de la flotte mondiale de bateaux de pêche de 24 mètres de long et plus)[11].

Plusieurs autres normes de l'OMI sont à prendre en considération, notamment la Résolution de l'Assemblée A.484(XII) sur les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle à bord des navires de pêche et le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer (y compris les lésions corporelles subies par une personne à la suite d'un accident et qui entraînent une invalidité de plus de 72 heures commençant au cours des 7 jours suivant la date de l'accident). Il s'y ajoute diverses conventions de l'OMI se rapportant à la sécurité et à la santé en mer en général: Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, amendements de 1988 à la Convention SOLAS et Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG) (révisée). Le guide international de recherche et de sauvetage aériens et en mer contribue sensiblement à améliorer les opérations de sauvetage des pêcheurs.

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) s'emploie à améliorer la sécurité dans l'industrie de la pêche en adoptant des codes qui lui sont propres, en rédigeant de concert avec l'OIT et l'OMI des recueils et des directives sur la sécurité et la santé, et au moyen de son programme de coopération technique. Le Code de conduite pour une pêche responsable (voir le chapitre I), qui n'est pas

[11] La formation étant un élément essentiel de la sécurité, la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F) présente également un intérêt. Pour plus de détails sur cette convention, voir la partie du présent rapport concernant les certificats de compétence et la formation professionnelle.

contraignant, contient des dispositions qui font clairement le lien entre pêche responsable et sécurité et santé des pêcheurs [12].

Codes communs FAO/OIT/OMI concernant la sécurité et la santé dans le secteur de la pêche

La FAO, le BIT et l'OMI ont élaboré conjointement quatre publications relatives à la sécurité et la santé des pêcheurs (c'est-à-dire le personnel des bateaux de pêche) et aux navires de pêche.

Comme son titre l'indique, le *Document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance de brevets du personnel des navires de pêche* traite de la formation et de la délivrance des brevets. Il en est question dans la partie du présent rapport qui porte sur ce sujet.

Le *Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche* (Partie B, Dispositions à prévoir en matière de sécurité et d'hygiène pour la construction et l'équipement des navires de pêche), et les *Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions* concernent la construction des navires et l'équipement qu'ils transportent. Ces deux documents, en cours de révision, seront mis au point et publiés d'ici à 2005.

Le *Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche* (Partie B, Recueil de directives pratiques de sécurité et d'hygiène à l'usage des patrons et des équipages) est également en cours de révision. Ce document est particulièrement intéressant pour ce qui a trait à la sécurité et à la santé à bord des navires de pêche.

[12] Voir l'article 6 (Principes généraux), paragr. 6.17: «Les Etats devraient assurer que les installations et l'équipement utilisés pour la pêche, ainsi que toutes les activités dans le secteur de la pêche, permettent des conditions de vie et de travail sûres, saines et équitables, et soient conformes aux normes internationalement convenues adoptées par les organisations internationales pertinentes»; art. 8 (Opérations de pêche), paragr. 8.1.5 (Devoirs de tous les Etats): «Les Etats devraient veiller à ce que soient adoptées des normes de santé et de sécurité pour toutes les personnes employées dans le cadre d'opérations de pêche. Ces normes ne devraient pas être inférieures aux exigences minimales des accords internationaux pertinents concernant les conditions de travail et de service»; paragr. 8.2.5 (Devoirs de l'Etat du pavillon): «Les Etats du pavillon devraient veiller à ce que soient respectées, en ce qui concerne les navires de pêche et les pêcheurs, les prescriptions de sécurité appropriées conformément aux conventions internationales, aux codes d'usage internationalement adoptés et aux directives facultatives. Les Etats devraient adopter des prescriptions appropriées de sécurité pour tous les bateaux de petite taille qui ne sont pas couverts dans les conventions internationales, codes d'usage ou directives facultatives»; paragr. 8.2.10: «[e]n cas d'accident survenu à un navire de pêche ou à des personnes se trouvant à bord d'un navire de pêche, l'Etat du pavillon du navire impliqué fournira des renseignements détaillés sur l'accident à l'Etat dont sont ressortissants les nationaux étrangers qui se trouvaient à bord du navire impliqué dans l'accident. Ces informations devraient aussi, dans la mesure du possible, être communiquées à l'Organisation maritime internationale.» Pour un examen détaillé de l'important travail accompli par la FAO concernant la sécurité des bateaux de pêche et des pêcheurs, voir *Safety at sea as an integral part of fisheries management*, FAO Fisheries Circular No. 966 (Rome, 2001) à: www.fao.org/DOCREP/003/X9656E/X9656E00.htm (consulté le 28 novembre 2002).

Normes régionales

Sécurité des navires de pêche (construction et équipement)

La sécurité et la santé professionnelles des pêcheurs ne peuvent être séparées de la sécurité du bateau de pêche et de son équipement. Les normes régionales mentionnées ci-après traitent de ces questions.

S'agissant de l'Asie, il existe des lignes directrices sur la sécurité des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et plus mais inférieure à 45 mètres qui opèrent dans la région de l'Asie de l'Est et du Sud-Est [13] .

En Europe, la directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres [14], qui s'applique aux navires de pêche battant pavillon d'un Etat membre de l'UE ou opérant dans les eaux intérieures ou dans les mers territoriales d'un Etat Membre, ou qui débarquent leurs prises dans un port d'un Etat Membre, dispose globalement que les navires de pêche doivent appliquer les dispositions pertinentes de l'annexe du Protocole de Torremolinos et que les Etats Membres doivent s'assurer que les exigences énoncées dans certains chapitres de l'annexe – qui s'appliquent aux navires de 45 mètres et plus – sont également appliquées aux navires de pêche neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et qui battent leur pavillon, sauf disposition contraire de l'annexe II de la directive. L'annexe IV traite spécifiquement des exigences de sécurité. Au début de l'année 2002, la Commission européenne étudiait également des mesures pour améliorer la sécurité et la santé à bord des navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres [15].

Des dispositions qui n'entrent pas nécessairement dans la catégorie des normes ont été prises dans d'autres régions pour améliorer la sécurité en mer. Elles visent souvent les bateaux de moindre dimension et peuvent porter non seulement sur la construction et l'équipement mais aussi sur d'autres points en rapport avec la sécurité et la santé. Des travaux considérables sont entrepris dans ce domaine, notamment par l'Organisation des Etats des Caraïbes orientales (OECO), la Sub Regional Fisheries Commission of North West African States, la Commission du Pacifique Sud (CPS) et le Bay of Bengal Programme (BOBP) [16].

---

[13] Informations tirées de l'OMI: *The report of the Conference on the Safety of Fishing Vessels Operating in the East and South-East Asia Region*, 68[e] session du Comité de la sécurité maritime (Londres, document CSM 68/INF.10, 28 fév. 1997).

[14] Dans son rapport au Parlement européen: *Pêche: sécurité et causes des accidents*, du 12 mars 2001, la Commission de la pêche indique que cette directive ne touche que 3 pour cent des navires de la flotte européenne.

[15] *Ibid*.

[16] Voir FAO: Fisheries Circular n[o] 966, *op. cit.*, p. 12.

La sécurité et la santé au travail dans le secteur de la pêche

La directive 93/103/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche s'applique à tous les navires de pêche existants d'une longueur supérieure à 18 mètres, aux navires de pêche neufs de plus de 15 mètres et à toutes les personnes travaillant à bord de ces navires, y compris les stagiaires et apprentis. Les navires de pêche neufs étaient censés se mettre en conformité au plus tard le 23 novembre 1995, et les navires de pêche existants au plus tard le 23 novembre 2002. La directive s'applique également aux navires de pêche ayant subi des réparations, des transformations ou des modifications importantes à partir du 23 novembre 1995 [17].

Aux termes de cette directive, les Etats membres de l'UE sont tenus de prendre des mesures pour que les armateurs s'assurent que leurs navires sont utilisés «sans compromettre la sécurité et la santé des travailleurs». Les événements de mer ayant ou pouvant avoir un effet sur la sécurité et la santé des travailleurs à bord doivent faire l'objet d'un compte rendu détaillé à transmettre à l'autorité compétente désignée à cet effet et doivent être consignés soigneusement et de façon circonstanciée sur le livre de bord, si la tenue de celui-ci est exigée par la législation ou la réglementation nationale, ou, à défaut, sur un autre document. Les Etats doivent aussi prendre les mesures nécessaires pour que les navires fassent l'objet, en ce qui concerne le respect de la directive, de contrôles périodiques par des autorités spécifiquement investies de cette mission.

Les Etats membres de l'UE doivent veiller à ce que l'armateur:

- s'assure de l'entretien technique des navires, des installations et des dispositifs, et de l'élimination la plus rapide possible des défectuosités constatées, quand elles sont susceptibles d'affecter la sécurité et la santé des travailleurs;
- prenne des mesures afin que soit assuré le nettoyage régulier des navires et de l'ensemble des installations et des dispositifs pour maintenir des conditions d'hygiène adéquates;
- maintienne à bord du navire des moyens de sauvetage et de survie appropriés, en bon état de fonctionnement, en quantité suffisante;
- tienne compte des prescriptions minimales de sécurité et de santé énoncées dans une annexe de la directive;
- tienne compte des spécifications en matière d'équipements de protection individuelle figurant dans une annexe de la directive;
- fournisse au capitaine les moyens dont celui-ci a besoin pour satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la directive.

Les travailleurs et leurs représentants doivent être informés de toutes les mesures à prendre en ce qui concerne la sécurité et la santé à bord des navires, et ces informations doivent être compréhensibles pour les travailleurs concernés.

Les travailleurs doivent recevoir une formation adéquate, notamment des instructions précises et compréhensibles, en ce qui concerne la sécurité et la santé à bord des navires, et en particulier la prévention des accidents. Cette formation doit notamment

[17] Dans son rapport: *Pêche: sécurité et causes des accidents*, du 12 mars 2001, *op. cit.*, la Commission de la pêche indique que cette directive ne touche que 8 pour cent des navires de la flotte européenne.

porter sur la lutte contre l'incendie, l'utilisation des moyens de sauvetage et de survie et, pour les travailleurs concernés, sur l'utilisation des apparaux de pêche et des équipements de traction, ainsi que sur les différentes méthodes de signalisation, notamment gestuelles. Cette formation doit faire l'objet de mises à jour rendues nécessaires par les modifications des activités à bord. Les personnes susceptibles de commander un navire doivent recevoir une formation approfondie concernant la prévention des maladies et des accidents de travail à bord et les mesures à prendre en cas d'accident; la stabilité du navire et le maintien de celle-ci dans toutes les conditions prévisibles de chargement et lors des opérations de pêche; la navigation et les communications par radio, y compris les procédures.

La directive prévoit la consultation des travailleurs ou de leurs représentants et leur participation aux discussions sur les matières qu'elle vise, conformément à l'article 11 de la directive 89/391/CEE [18].

L'article 12 de la directive (Adaptation des annexes) [19] prévoit des adaptations «de nature strictement technique» des annexes en fonction de l'adoption de directives en matière d'harmonisation technique et de normalisation, concernant certains aspects du domaine de la sécurité et de la santé à bord des navires, de l'évolution des réglementations ou spécifications internationales et des connaissances dans le domaine de la sécurité et de la santé à bord des navires.

Législation et pratique nationales

Dans la suite de ce chapitre, le Bureau présente une description générale des principaux règlements et lois et, dans certains cas, des pratiques concernant la sécurité et la santé des pêcheurs dans plusieurs Etats Membres. Cette présentation est suivie d'une analyse plus détaillée de certains des éléments essentiels de la législation et de la pratique.

[18] Directive 89/391/CEE du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail. Cette directive-cadre sert de base à diverses directives particulières. Elle vise à améliorer la protection des travailleurs au travail par la mise en œuvre de mesures de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, ainsi que par l'information, la consultation, une participation équilibrée et la formation des travailleurs et de leurs représentants. Voici quelques exemples d'autres directives particulières: directive 94/33/CEE du Conseil relative à la protection des jeunes au travail; directive 90/269/CEE du Conseil concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à la manutention manuelle de charges comportant des risques, notamment dorsolombaires, pour les travailleurs; directive 89/656/CEE du Conseil concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour l'utilisation par les travailleurs au travail d'équipements de protection individuelle.

[19] L'annexe I comprend des prescriptions sur les points suivants: navigabilité et stabilité; installations mécaniques et électriques; installation radio; voies et issues de secours; détection des incendies et lutte contre les incendies; aération des lieux de travail fermés; température des locaux; éclairage naturel et artificiel des lieux de travail; planchers, cloisons et plafonds; portes; voies de circulation – zones de danger; aménagement des postes de travail; locaux d'habitation; équipements sanitaires; premiers secours; échelles et passerelles d'embarquement; bruit. L'annexe II contient des prescriptions concernant les mêmes sujets (sauf le bruit), mais constitue une norme globalement moins rigoureuse. L'annexe III comporte des prescriptions portant sur les équipements à transporter, sur la fréquence de leur inspection ainsi que sur la fréquence et la nature des exercices de sauvetage. L'annexe IV stipule que doit être remis aux travailleurs un équipement de protection individuelle de couleur vive et bien contrasté avec le milieu marin.

Généralités

La législation nationale des Etats Membres de l'OIT traite diversement la question de la sécurité et de la santé des pêcheurs.

Dans plusieurs d'entre eux[20], le droit général du travail (qui concerne tous les travailleurs) relatif à la sécurité et à la santé s'applique au secteur de la pêche. Certains n'ont pas de dispositions spécifiques pour la pêche, contrairement à d'autres. Dans certains pays[21], on observe que la loi sur les gens de mer ou les marins s'applique au secteur de la pêche. On trouve parfois dans la loi sur la pêche[22] ou dans un «code des pêcheurs» (Tunisie) des dispositions pertinentes.

Au Japon, le personnel des navires de pêche de 30 tonneaux et plus qui sortent en mer est couvert par la loi sur les gens de mer alors que le personnel des bateaux de moins de 30 tonneaux qui ne sortent pas en mer est couvert par la législation générale sur la santé et la sécurité au travail. En Australie, les travailleurs des navires de pêche de haute mer sont généralement couverts par la loi sur la navigation, laquelle s'applique également aux gens de mer. Les autres navires relèvent des règlements propres à chaque Etat. Au Queensland, par exemple, la question de la santé et de la sécurité au travail est régie par la loi sur la santé et la sécurité au travail et les règlements connexes. En Inde, pour les navires de pêche d'une longueur supérieure à 24 mètres, c'est la loi sur la marine marchande qui s'applique. En revanche, les problèmes de sécurité et de santé à bord des navires de moins de 24 mètres sont régis par des programmes spéciaux créés par des coopératives de pêche privées.

L'Europe fait apparaître une tendance à l'adoption de lois et de règlements particuliers sur la sécurité et la santé des pêcheurs, ce qui s'explique essentiellement par l'entrée en vigueur de la directive du Conseil 93/103/CE (décrite plus haut). De manière générale, les Etats de l'AELE et les candidats à l'UE s'alignent également sur la législation européenne. D'autres directives européennes à caractère plus général (elles aussi mentionnées plus haut) influencent également les législations nationales. Le Danemark, dans le cadre de la mise en œuvre de cette directive, a créé un Conseil de la santé professionnelle dans le secteur de la pêche. Le Royaume-Uni a mis à jour sa réglementation sur la marine marchande et les navires de pêche (santé et sécurité au travail) pour la mettre en conformité avec les dispositions de la directive 89/391/CEE ainsi que des directives 91/383/CEE[23] et 92/85/CE[24]. Ainsi qu'on l'a vu plus haut, si la directive 93/103/CE vise expressément le secteur de la pêche, d'autres directives s'appliquent souvent à tous les lieux de travail. En conséquence, les navires de moins de 15 mètres peuvent ne pas être tenus de se conformer à toutes les prescriptions de la directive sur le secteur de la pêche, mais ils sont tenus de respecter, par exemple, la prescription de la directive 89/391/CEE, qui oblige à effectuer une évaluation des risques. Beaucoup d'Etats européens s'efforcent de remplir leurs obligations, mais il est difficile de savoir si ces évaluations des risques sont effectivement réalisées.

---

[20] Indonésie, Maurice, Mozambique, Nigéria, Philippines, Thaïlande et la plupart des Etats de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC).

[21] Afrique du Sud (seul Etat de la SADC), Danemark, Espagne, Estonie, Norvège.

[22] Malaisie, Viet Nam.

[23] Concernant la sécurité et la santé au travail des personnes ayant un contrat de travail à durée déterminée ou temporaire.

[24] Concernant la sécurité et la santé au travail des femmes enceintes.

Au Canada, en Colombie-Britannique, la réglementation sur la sécurité et la santé au travail, adoptée dans le droit fil de la loi sur les accidents du travail, contient des prescriptions spéciales pour la pêche, y compris des opérations spécifiques (pêche au filet maillant, à la ligne, à la senne, au chalut, à la traîne).

Programmes de promotion et moyens de communication avec les pêcheurs

Le nombre élevé de décès et d'accidents dans le secteur de la pêche a encouragé l'établissement, dans de nombreux pays, de programmes de protection de la sécurité et de la santé. Ces programmes peuvent avoir pour objet de renforcer la mise en œuvre de la législation ou d'améliorer la sécurité et la santé sans recourir à la loi. Souvent, des organisations de l'industrie de la pêche, y compris des organisations patronales, élaborent des programmes de sécurité et de santé pour aider leurs membres à respecter les prescriptions dans un souci d'efficacité ou simplement d'économie ou de moralité.

Au Canada, en Colombie-Britannique, par exemple, la promotion des règles de sécurité est confiée à la Commission des accidents du travail. Les lois et règlements peuvent tous être consultés sur Internet. Il existe en outre une publication intitulée *Gearing Up for Safety: Safe Work Practices for Commercial Fishing in British Columbia* et des affiches d'alerte au danger à l'intention des armateurs et des équipages. A Terre-Neuve, le Bureau d'accréditation des pêcheurs professionnels joue un rôle central dans l'information des armateurs et des pêcheurs sur les questions de sécurité et de santé. Dans la région atlantique du Canada, le récent programme de recherche SafetyNet, financé par les instituts canadiens de recherche sur la santé, regroupe la Garde côtière, des syndicats, des universités, la Commission de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail et de l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles, ainsi que d'autres groupes, dans le but de répertorier les facteurs qui influent sur la sécurité et la santé des travailleurs. Cette étude utilise plusieurs bases de données d'organismes gouvernementaux et non gouvernementaux [25].

L'Autorité maritime danoise a publié un plan d'action [26] qui fixe pour l'avenir une nouvelle orientation pour le traitement des problèmes de santé et de sécurité à bord des navires de commerce et de pêche danois. Ce plan a été préparé au terme de nombreuses années d'efforts déployés pour améliorer la sécurité et la santé en mer: amélioration des services de santé, élaboration de programmes spéciaux de formation sur la sécurité destinés aux services de sécurité des industries de la pêche et du transport maritime, adoption d'une nouvelle réglementation, traitement des maladies à bord, enquêtes sur les conditions liées à la santé, etc.

Au Honduras, un institut qui s'occupe des problèmes des pêcheurs appuie un programme financé par l'Etat qui porte sur la sécurité et la santé au travail et met l'accent sur la prévention. Plusieurs organismes gouvernementaux coopèrent à sa mise en œuvre.

En Italie, l'Institut supérieur pour la prévention et la sécurité au travail (ISPESL) a entrepris d'effectuer des recherches et une étude statistique sur les accidents dans les secteurs de la marine marchande et de la pêche. Il analyse à cette fin les bases de

[25] Pour plus de détails, voir http://www.safetynet.mun.ca/content/ProjectProfiles.htm (consulté le 27 novembre 2002).

[26] Disponible sur le site http://soefart.inforce.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/UK_PDF/Publications/PDF/AP2005.pdf.

données du Centre international de radiologie médicale (CIRM) et d'autres informations obtenues auprès de l'Institut d'assurance pour le secteur maritime (IPSEMA), des Bureaux de la santé maritime, des agences sanitaires locales, des entreprises de transport maritime et de pêche; le but est également de créer des outils d'information et de formation pour les gens de mer. D'autres renseignements sont fournis par l'Institut national pour l'assurance contre les accidents du travail (INAIL). L'Association des armateurs de navires de pêche (Associazione Armatori da Pesca) produit en outre une série de publications complètes et bien illustrées sur les lois et pratiques en vigueur concernant la sécurité et la santé dans le secteur de la pêche, en collaboration avec les ministères nationaux et régionaux de l'Agriculture et de la Pêche, et de la Commission européenne. Plusieurs documents sont également publiés par l'Association des armateurs de navires de pêche de Molfetta en association avec l'UE, le ministère de la Politique agricole, la Direction générale de la pêche et de l'aquaculture et le Département de l'aquaculture et de la pêche de la région des Pouilles. On trouve dans ces publications des modèles pour l'élaboration de programmes sur la sécurité, une présentation des bonnes méthodes de travail à bord des navires de pêche, un guide pratique pour l'assistance médicale à bord des navires de pêche et des articles sur d'autres sujets.

Au Chili, l'Association chilienne de sécurité (ACHS) applique depuis de nombreuses années un programme de sécurité à la flotte industrielle. La période 1992-1998 a été marquée par une baisse régulière du nombre d'accidents due à un travail de formation – dans des domaines tels que la prévention des risques – et à l'échange d'expériences au niveau national. L'ACHS aide les entreprises de différentes façons, en organisant des cours de formation générale (y compris de premiers secours) et des cours directement liés aux activités de pêche. On lui doit en outre un ensemble de manuels, vidéos et affiches qui traitent de questions comme par exemple la sécurité maritime, la sécurité de la pêche au chalut, la survie en mer, la prudence en navigation, la sécurité pendant la préparation et la réparation des filets.

En Nouvelle-Zélande, un Groupe consultatif sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (Groupe FISH), coordonné par l'Autorité de la sécurité maritime, a été créé sous l'égide de l'industrie en 2001 pour faire le point sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche commerciale. Ce groupe s'emploie d'une manière permanente à concevoir, appliquer et promouvoir des programmes de prévention des accidents dans le secteur.

Aux Etats-Unis, l'Association des armateurs de navires de pêche du Pacifique Nord (NPFVOA) gère un programme d'éducation et de formation sur la sécurité. Il est financé principalement par les cotisations des membres ainsi que par les droits d'inscription et la vente de matériel. Les membres sont essentiellement des armateurs de navires de pêche et des entreprises du secteur de la pêche, qui vont des petits bateaux de pêche au saumon pilotés par une seule personne aux gros navires-usines transportant un équipage de 150 personnes ou plus. L'association travaille également avec des assureurs et des courtiers en assurances, des avocats spécialisés dans les affaires maritimes et des organismes de soutien de l'industrie de la pêche. Elle collabore étroitement avec la Garde côtière américaine, l'Administration de la sécurité et de la santé des travailleurs au sein du ministère fédéral du Travail et de nombreuses administrations d'Etat. Le programme de la NPFVOA sur la sécurité des navires comporte trois principaux volets: un guide complet sur la sécurité, une série de bandes vidéo sur la sécurité et la survie en mer et un cours de formation des équipages. La NPFVOA

publie en outre un bulletin trimestriel qui traite de son programme sur la sécurité, d'autres informations utiles en la matière et des comptes rendus d'accidents graves survenus sur des navires de pêche.

Obligations des employeurs/propriétaires de navires de pêche, droits et obligations des pêcheurs

Beaucoup de pays définissent les obligations des employeurs dans leur législation nationale ou régionale (provinciale) du travail applicable à tous les salariés (et qui reprend souvent les principes énoncés dans la convention n° 155 et d'autres normes de l'OIT). De manière générale, les armateurs de navires de pêche semblent assujettis à ces prescriptions. Dans plusieurs pays [27], on trouve aussi ce type de dispositions dans la loi sur les gens de mer ou la loi sur le transport maritime. Dans un petit nombre de pays, ces questions sont abordées par la réglementation propre au secteur de la pêche.

En Nouvelle-Zélande, par exemple, la loi sur le transport maritime, qui englobe la pêche, stipule que les employeurs doivent veiller à la sécurité des gens de mer. Ils doivent prendre tous les moyens possibles pour garantir continuellement aux marins un navire sûr et en état de naviguer ainsi qu'un milieu de travail sans risque; fournir et entretenir à bord du navire les installations nécessaires à la sécurité et à la santé; veiller à ce que les marins, quand ils se trouvent sur le navire, ne soient pas exposés à des dangers imputables à la disposition, à l'élimination, à la manipulation, au stockage ou à l'utilisation d'objets présents à bord ou à proximité; élaborer des procédures pour répondre aux situations d'urgence qui peuvent se produire lorsque les marins sont à bord. Les employeurs ont également l'obligation d'informer les marins. De la même façon, en Norvège, sauf indication contraire, il incombe à la société de transport maritime et au capitaine de s'assurer que le travail à bord est planifié, organisé et exécuté en conformité avec le règlement pertinent. La sécurité et la santé des travailleurs doivent être assurées à tout moment, qu'ils travaillent ou qu'ils se reposent à bord. Les mesures prises pour leur sécurité et leur santé ne doivent en aucun cas entraîner des frais pour les travailleurs. En outre, la responsabilité de la société de transport maritime n'est en rien modifiée par les devoirs et les obligations qui incombent aux travailleurs et à leurs représentants. Au Canada, en Colombie-Britannique, les obligations des employeurs sont globalement énoncées dans la loi sur les accidents du travail; toutefois, les responsabilités générales des armateurs et des patrons des navires de pêche sont définies dans le règlement sur la sécurité et la santé professionnelles au paragraphe sur les prescriptions générales relatives aux activités de pêche.

Il en va de même pour les lois et règlements concernant les droits des pêcheurs. Ces derniers sont définis dans le droit général du travail ou bien dans la loi sur les gens de mer ou la loi sur le transport maritime. Au Canada, par exemple, les droits et obligations des travailleurs sont généralement décrits dans les lois provinciales. A Terre-Neuve, s'agissant des chalutiers, ces questions sont également traitées dans les conventions collectives. En Estonie, si plus de la moitié des membres d'équipage demandent au capitaine de vérifier la navigabilité du navire ou bien si le second ou le mécanicien en chef fait la même demande concernant la partie du navire ou de l'équipement dont il est responsable, le capitaine doit contacter l'administration

[27] Espagne, Estonie, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande.

chargée du contrôle de l'Etat sur les navires immatriculés en Estonie pour vérifier la navigabilité du navire. En Nouvelle-Zélande, les employeurs de marins travaillant sur des navires néo-zélandais (y compris des bateaux de pêche) doivent s'assurer que chaque marin est informé de tous les résultats des contrôles concernant la sécurité ou la santé de l'équipage, et que tous les marins qui en font la demande sont informés des résultats des contrôles des conditions régnant à bord de leur navire.

Là encore semble se décider une tendance à étendre au secteur de la pêche, dans la mesure du possible, les dispositions relatives aux commissions de la sécurité et de la santé. La Norvège, par exemple, a adopté des règles complètes concernant les commissions de sécurité et les conseillers en sécurité (élection, protection, droit de cesser le travail, procès-verbal des réunions, etc.). Ces règles se révèlent largement inspirées du droit général du travail. En Espagne, une commission de la sécurité et de la santé est obligatoire dès lors que le nombre de travailleurs atteint ou dépasse la cinquantaine. Au Canada, en Colombie-Britannique, des directives concernant les règles de sécurité et de santé au travail propres au secteur de la pêche laissent une certaine souplesse pour la mise sur pied d'un programme de sécurité et de santé officiel dans le cas où, selon toute probabilité, le navire ne possédera pas un effectif suffisant pour justifier un tel programme.

Certains pays définissent les responsabilités non seulement des armateurs ou des patrons des navires de pêche, mais aussi des pêcheurs eux-mêmes. Au Canada, en Colombie-Britannique, il est dit que «les membres d'équipage doivent prendre toute les précautions raisonnables nécessaires pour préserver leur santé et leur sécurité ainsi que celles d'autres personnes à bord du navire de pêche». En Norvège, le règlement stipule que chaque travailleur est tenu de respecter les ordres et instructions, y compris d'accepter les affectations, et de faire preuve de prudence et de coopération à tous égards pour préserver la vie, la santé et le bien-être en conformité avec les règles en vigueur. Les travailleurs doivent également utiliser les équipements de protection et coopérer de toute autre façon pour prévenir les accidents et les lésions corporelles. Il leur incombe de signaler au responsable ou à la personne chargée des mesures de protection les défauts ou déficiences qui peuvent présenter un risque pour la vie ou la santé.

Mesures prises au niveau de l'entreprise ou du lieu de travail

Une initiative marquante dans le secteur de la pêche ces dernières années a été l'élaboration du Code international de gestion de la sécurité (ISM). Ce code, initialement facultatif, et devenu obligatoire pour beaucoup de navires du fait de son insertion dans le chapitre V de la Convention SOLAS (voir ci-dessus), impose la présence d'un système de gestion de la sécurité à bord des navires [28]. En Nouvelle-Zélande, par exemple, les Règles maritimes concernant les systèmes de gestion de la sécurité sur les navires s'appliquent au secteur de la pêche. Le BIT a préparé des Principes directeurs

[28] La Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (déc. 1999) a abouti, notamment, à la conclusion suivante: «Les améliorations en matière de santé et de sécurité ne peuvent être le seul fait de la législation. Une culture de la sécurité doit être encouragée dans le secteur de la pêche, en particulier par l'utilisation de systèmes de gestion de la sécurité adaptés à l'entreprise et la diffusion d'informations en la matière. Les gouvernements, les employeurs et les organisations de travailleurs devraient être impliqués dans la conception et l'application de ces systèmes.»

concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, qui peuvent se rapporter de plus près aux questions de sécurité et santé au travail sur les navires de pêche [29].

Beaucoup d'Etats membres de l'Union européenne (ainsi que de l'AELE et des candidats à l'UE) procèdent à des évaluations des risques comme l'exige la directive 89/391/CEE (voir plus haut). Bien qu'elle vaille pour tous les navires, l'obligation d'évaluation des risques ne semble pas être considérée par les propriétaires de bateaux de moindre dimension. On notera avec intérêt que, dans certains pays, les navires sont trop petits pour tomber sous le coup de la directive 93/103/CE, qui concerne spécifiquement la pêche, mais qu'ils doivent respecter la directive 89/391/CEE. Au Royaume-Uni, une méthode d'évaluation des risques est recommandée par la Sea Fish Industry Authority (voir encadré 5.1 ci-après). En Italie, un décret oblige l'armateur et le capitaine à évaluer les risques pour la sécurité et la santé à bord (sur le modèle du système britannique). La Norvège et l'Espagne ont également mis en place des systèmes équivalents.

Un règlement sur les services de prévention en Espagne précise la procédure à suivre afin d'évaluer les risques pour la santé des travailleurs, ainsi que les moyens d'organiser, de faire fonctionner et de contrôler les services de prévention. Ce texte porte application de la directive 89/391/CEE.

Formation sur la sécurité à bord

Plusieurs pays ont adopté des lois ou des règlements selon lesquels les employeurs sont tenus de s'assurer que les pêcheurs reçoivent une formation à bord (pour plus de renseignements sur les certificats de compétence et la formation professionnelle, voir la partie correspondante du présent rapport). Quelques pays ont fait état de prescriptions spécifiques pour les marins; rares sont ceux où il existe des prescriptions particulières pour les pêcheurs. Une formation de ce type peut s'avérer extrêmement importante pour avoir la garantie que l'équipage connaît suffisamment son navire et l'équipement qu'il abrite, y compris l'emplacement du matériel de survie et de lutte contre les incendies.

Au Canada, en Colombie-Britannique, la réglementation sur la sécurité et la santé au travail dispose, dans la partie concernant les prescriptions générales applicables aux navires de pêche, que le capitaine a pour obligation, avant le début de chaque saison, de s'assurer que chaque membre d'équipage est informé des caractéristiques opérationnelles du navire (sur la base d'une liste de zones précises). Les nouvelles recrues doivent également recevoir cette formation. En outre, le capitaine doit instaurer des procédures et attribuer des responsabilités en prévision des situations d'urgence, en veillant à ce que des exercices aient lieu au début de la saison de pêche et à intervalles réguliers. En Nouvelle-Zélande, les employeurs des gens de mer (y compris des pêcheurs) doivent s'assurer, dans la mesure du possible, que tout marin qui effectue sur

[29] Les Principes directeurs constituent un modèle, compatible avec d'autres normes et guides relatifs au système de gestion. Ils ne sont pas juridiquement contraignants et n'ont pas pour objet de se substituer aux lois, règlements et normes en vigueur dans les pays. Ils reflètent les valeurs de l'OIT, notamment le souci du tripartisme, et ses normes pertinentes, comme les conventions nos 155 et 161. Voir BIT: *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail*, ILO-OSH 2001 (Genève, 2001).

Encadré 5.1
L’évaluation des risques au Royaume-Uni

La réglementation applicable aux navires marchands et de pêche (sécurité et santé au travail) de 1997 est entrée en vigueur en 1998 et prescrit aux armateurs de rédiger une déclaration sur leur politique générale de sécurité et de santé, de la réviser aussi souvent qu’il convient et d’évaluer les dangers pour recenser les risques, aux plans de la sécurité et de la santé, que les travailleurs courent dans l’exercice habituel de leurs activités ou de leurs obligations professionnelles.

La Sea Fish Industry Authority (organe chargé de l’industrie halieutique), les Fishing Federations du Royaume-Uni et la Maritime and Coastguard Agency (MCA) ont élaboré un manuel de sécurité pour les navires de pêche à l’intention de leurs armateurs. Il comprend une série de formulaires utiles pour rédiger la politique générale et évaluer les risques suivant la réglementation. L’imprimé intitulé Fishing Vessel Policy Statement prévoit des espaces où faire figurer les données du navire, le nombre des membres de l’équipage, le nom de l’armateur, du capitaine et du responsable de la sécurité et de la santé, et décrit diverses procédures d’urgence. L’armateur indiquera le mode d’exploitation prévu du navire dans le respect du règlement de 1997 et des autres règles de santé et de sécurité, en vue de limiter les risques d’accident et de maladie. L’imprimé énumère les équipements de sécurité, les mesures d’urgence et l’évaluation des risques pour les activités à bord et les diverses parties du navire; ils devront être réexaminés tous les douze mois, ou plus tôt en cas de changement important. L’équipement individuel de protection, les informations, une formation et les procédures à suivre pour assurer la sécurité du navire et de l’équipage doivent être fournis, conformément à la réglementation. L’imprimé comprend également une section intitulée «Crew list and statement» (liste de l’équipage et déclaration) où les membres de l’équipage doivent certifier qu’ils sont titulaires des brevets MCA reconnus de survie en mer, de lutte contre l’incendie et de premiers soins; qu’ils ont reçu les consignes de sécurité pour le travail à bord; que l’équipement et les procédures de sécurité leur ont été expliqués et qu’ils ont été informés des résultats de l’évaluation des risques; enfin, qu’ils respecteront à la lettre toutes les prescriptions de santé et de sécurité du navire. Une liste complète de vérification de l’équipement de sécurité est également incluse. On trouve également dans ce manuel des conseils et des exemples sur la manière de réaliser l’évaluation.

Source: *Fishing Vessel Safety Folder*, Sea Fish Industry Authority, Royaume-Uni.

le navire un travail quelconque, utilise un matériel quelconque ou manipule une substance quelconque possède, ou est supervisé par une personne qui possède, une connaissance et une expérience de la mer telles qu'il n'est pas susceptible de causer un préjudice à lui-même ou à toute autre personne, et a reçu une formation suffisante pour pouvoir utiliser sans risque l'ensemble du matériel et des objets, substances, vêtements et équipements de protection qu'il est tenu ou peut être tenu d'utiliser ou de manipuler.

Globalement, les Etats membres de l'UE, de l'AELE et les candidats à l'UE mettent en œuvre les dispositions pertinentes de la directive 93/103/CE sur ce sujet. En Italie, un décret stipule qu'il incombe aux armateurs de s'assurer que chaque travailleur de la mer reçoit une formation suffisante et adaptée en matière de sécurité et de santé, concernant notamment le type de navire en question et les tâches exécutées à bord. La formation doit avoir lieu à l'embarquement, et lorsque l'équipage est appelé à utiliser des techniques, des matières ou des substances dangereuses ou des équipements de travail nouveaux. La Norvège exige que chaque individu reçoive la formation nécessaire pour pouvoir s'acquitter de son travail en toute sécurité et de manière appropriée, avant de pénétrer dans des zones comportant un risque grave ou particulier, lorsqu'une nouvelle technique est adoptée. Par ailleurs, la formation doit se répéter régulièrement et doit être documentée. En Roumanie, le patron du navire doit recevoir une instruction approfondie sur les accidents et maladies du travail, ainsi que sur les mesures à prendre en cas d'accident et pour assurer la stabilité du navire quel que soit l'état du chargement et dans toute situation de pêche. En Espagne, l'armateur doit offrir la garantie que les travailleurs et leurs représentants bénéficient d'une formation et d'une information adéquates concernant la sécurité et la santé à bord. Des mesures propres au secteur de la pêche sont édictées dans une ordonnance spéciale. En Estonie, la formation des membres d'équipage en matière de sécurité et de santé professionnelles incombe à l'armateur (prescription générale à tous les navires, et non particulière au secteur de la pêche).

Equipement de protection individuelle, ergonomie et sécurité de l'équipement, manutention

Dans certains Etats, la fourniture d'un équipement de protection individuelle est prévue dans la législation nationale applicable à tous les travailleurs. Au Mexique, par exemple, elle relève de la loi fédérale sur le travail. Ailleurs, concernant l'équipement de protection individuelle, on trouve des lois ou des règlements applicables à l'ensemble des gens de mer. Quelques pays ont adopté des prescriptions particulières pour les navires de pêche. Les Etats membres de l'UE, de l'AELE et les candidats à l'UE appliquent, à l'instar d'autres pays, la directive 93/103/CE et d'autres textes européens.

Au Canada, en Colombie-Britannique, aux termes de la réglementation sur la sécurité et la santé au travail (partie concernant les prescriptions générales relatives aux navires de pêche), les navires de pêche doivent transporter une tenue de plongée (indispensable dans les eaux froides de la Colombie-Britannique) pour chaque membre d'équipage. Les textes ne disent pas qui doit fournir les tenues. Cependant, le capitaine est responsable en cas de non-respect de cette prescription. A Terre-Neuve, les règles portant sur l'équipement de protection sont énoncées, de manière générale, dans la loi sur la santé et la sécurité professionnelles et ses règlements d'application. En Estonie,

à l’inverse, la loi sur les gens de mer oblige l’armateur à fournir, à ses frais, aux membres d’équipage les vêtements de travail, les tenues spéciales et l’équipement de protection nécessaires à l’accomplissement de leur tâche.

En Norvège, un règlement prescrit l’utilisation d’un équipement de protection individuelle lorsqu’il est impossible d’éliminer ou de limiter suffisamment un risque par des mesures de protection courantes à caractère technique ou par des mesures, méthodes ou procédures liées à l’organisation du travail. Des prescriptions précises ont été établies concernant l’équipement de protection individuelle. Il s’y ajoute des règles concernant l’utilisation et la fourniture d’équipements de protection individuelle ainsi que l’apprentissage de leur mode d’emploi. En Roumanie, il incombe à l’armateur de veiller à ce que le navire soit correctement pourvu en équipements techniques pour garantir la sécurité du travail à bord, pour que chaque membre d’équipage dispose d’un équipement de travail et de protection personnel (outils et matériel de protection, dispositifs de sécurité) et pour assurer de bonnes conditions de travail et de vie à bord. En République de Corée, les armateurs sont assujettis aux dispositions d’un décret du ministère des Affaires maritimes et des Pêches portant sur l’entretien des outils de travail, la distribution de médicaments, la formation (sécurité et santé); ils sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les risques professionnels et maintenir l’hygiène à bord.

Sécurité de l’équipement et ergonomie

Il est naturellement possible d’améliorer la sécurité en s’assurant que le navire et son équipement sont conçus et fabriqués en conformité avec une norme minimale. Un assez grand nombre de pays font des recherches pour améliorer la conception des navires, pour s’assurer que l’équipement est correctement protégé et muni de dispositifs de sécurité appropriés et pour améliorer la disposition des équipements à bord (de manière que l’équipage ait suffisamment de place pour travailler sans risque, par exemple) et à d’autres endroits. Plusieurs pays ont adopté des lois et règlements qui font obligation aux armateurs de s’assurer que le navire et son équipement ne présentent pas de danger (dans la mesure du possible).

C’est ainsi qu’au Canada, en Colombie-Britannique, l’armateur doit s’assurer que l’ensemble des machines et des équipements à bord sont en état de fonctionner en toute sécurité. Il doit également s’assurer, lorsque la situation s’y prête, que les parties mobiles des machines fonctionnant à l’électricité sont munies d’une protection efficace lorsqu’elles constituent un danger pour des membres d’équipage. Il s’y ajoute des prescriptions concernant les risques de faux pas, la préparation du navire pour la traversée (par le capitaine), les accès et les entrées, la protection contre les chutes, les ouvertures sur les ponts, les dispositifs de contrôle de l’équipement, l’éclairage et d’autres aspects de l’équipement.

La Norvège a édicté des règles concernant la conception et la disposition de l’équipement à bord, son mode d’emploi, son inspection, ainsi que le matériel utilisé en cas de risques particuliers. Les travailleurs doivent recevoir en outre une formation, une instruction et un entraînement appropriés pour savoir s’en servir. En Nouvelle-Zélande, la loi oblige les employeurs à prendre toutes les mesures possibles pour s’assurer que le matériel utilisé par les marins à bord (équipement, accessoires, mobilier, ustensiles, machines, outils et véhicules) est placé, conçu, fabriqué et entretenu de telle manière que les marins peuvent s’en servir sans risque. En Roumanie, une loi spécifique sur le transport maritime dispose ce qui suit: l’armateur doit assurer l’entretien

technique du navire et remédier dès que possible à toute détérioration susceptible de compromettre la sécurité et la santé à bord; il doit prendre les mesures nécessaires pour assurer l'hygiène ainsi que l'entretien des installations et des machines à bord; l'armateur doit garantir que le navire est équipé des moyens de secours nécessaires. En Espagne, un décret porte application des directives européennes 89/655/CE et 95/63/CE concernant les prescriptions minimales en matière de sécurité et de santé pour tous les travailleurs. En Malaisie, les navires de pêche doivent être munis des équipements de sécurité de base tels que gilets de sauvetage et extincteurs.

Dans les Etats membres de l'UE, le secteur de la pêche est couvert par la directive 90/269/CEE du Conseil concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à la manutention manuelle de charges comportant des risques, notamment dorsolombaires, pour les travailleurs. Au Canada, en Colombie-Britannique, le capitaine doit s'assurer que les membres d'équipage apprennent et appliquent les bonnes techniques de levage. A Terre-Neuve, ces questions sont globalement traitées par la réglementation sur la santé et la sécurité au travail. En Norvège, le règlement concernant le travail sur les navires (y compris les bateaux de pêche) comprend une partie spéciale sur la manutention manuelle d'objets (et s'inspire apparemment d'un règlement applicable à l'ensemble des travailleurs). Ces prescriptions visent l'organisation du travail ainsi que l'information et la formation des travailleurs.

Enregistrement et déclaration des décès, accidents et maladies

La Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche a abouti aux conclusions suivantes:

> Des données et statistiques fiables sont nécessaires pour identifier les problèmes de sécurité et de santé des pêcheurs et pour orienter efficacement les réponses et les ressources. La tendance à sous-déclarer les accidents du travail et les maladies professionnelles des pêcheurs pose un problème très grave. Les gouvernements, les employeurs et les organisations de travailleurs devraient concourir à l'élaboration et à la mise en œuvre des systèmes de déclaration. Les gouvernements devraient s'adresser aux courtiers en assurance pour échanger des informations, si besoin est, sur les accidents, les lésions et les maladies.
>
> L'harmonisation des données est importante. La collecte de données sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans le secteur de la pêche peut être améliorée par le recours à des formulaires normalisés. Les statistiques et l'expérience vécue devraient être largement diffusées, notamment auprès des employeurs et des pêcheurs. Afin d'éviter que les statistiques sur la pêche soient noyées dans la catégorie plus large regroupant l'agriculture, la chasse, la sylviculture et la pêche, les gouvernements devraient, comme le recommande le BIT, adopter des systèmes de classification compatibles avec la révision 3 de la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI).

On voit ici qu'il se pose un grave problème imputable à la «sous-déclaration» des décès, accidents et maladies dont sont victimes les pêcheurs dans la plupart, mais non la totalité, des pays. C'est pourquoi le Bureau a voulu recenser les lois et règlements qui obligent à enregistrer et communiquer ce type d'information. On trouve souvent des prescriptions en ce sens dans la législation applicable à tous les travailleurs [30]. Dans de nombreux pays [31], les prescriptions concernant la consignation et la notification

[30] Australie (Queensland), Roumanie.

[31] Espagne, Italie, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande.

des accidents subis par des pêcheurs sont incluses dans la législation visant l'ensemble des gens de mer. Au Canada, du moins dans certaines provinces, il existe des lois ou des règlements particuliers pour le secteur de la pêche. Dans d'autres pays (comme la Malaisie), on constate que la déclaration des accidents est encouragée, sans être forcément obligatoire.

Beaucoup de pays exigent du patron ou du capitaine qu'il tienne un registre des accidents et maladies survenus à bord. Dans d'autres cas, ou en complément, il existe une prescription générale à laquelle est assujetti l'employeur ou l'armateur. Les règles varient, mais toutes obligent à déclarer les décès. Dans certains pays [32], non seulement les accidents mais aussi les maladies doivent être déclarés. En Italie, il en va de même pour les lésions corporelles. Certains pays obligent, de surcroît, à déclarer les «événements dangereux» (Nouvelle-Zélande) ou les «incidents» (Nouvelle-Zélande). Au Royaume-Uni, les accidents (à déclarer) incluent tout fait entraînant, pour toute personne à bord, de graves lésions ou la mort.

On trouvera un exemple de réglementation propre à la pêche au Canada, en Colombie-Britannique, où les membres de l'équipage sont tenus de signaler immédiatement tous les accidents au capitaine, qui déclarera à l'armateur les accidents qui nécessitent l'intervention d'un médecin et enregistrera tous les accidents sur le livre de bord. En vertu de la réglementation sur la sécurité et la santé au travail, l'employeur doit tenir un registre de tous les accidents et maladies déclarés. Ce registre doit être conservé au moins dix ans. Le dossier d'un travailleur blessé doit pouvoir lui être communiqué à sa demande. A Terre-Neuve, il incombe à l'employeur de signaler les accidents à la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail (CSSIAT), au ministère provincial du Travail ainsi qu'au comité de la sécurité et de la santé au travail ou au représentant des travailleurs pour les questions de sécurité. La loi sur la santé et la sécurité au travail oblige également les médecins à informer la CSSIAT et le ministère du Travail lorsque des maladies professionnelles ont été diagnostiquées. Partout au Canada, le guide national de codage des statistiques sur les accidents du travail sert à recueillir des statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles. La non-déclaration d'un accident dans le délai prescrit peut donner lieu à une amende.

Au Japon, pour les travailleurs des navires couverts par la loi sur les gens de mer, l'armateur est tenu d'adresser une déclaration d'accident ou de maladie au ministère des Terres, des Infrastructures et des Transports. Le ministère produit chaque année un rapport sur les accidents et les décès liés au travail survenus dans le secteur. Dans le cas des travailleurs des navires non visés par la loi sur les gens de mer (navires de moindre dimension essentiellement), conformément à une ordonnance sur la sécurité et la santé au travail qui s'inspire de la loi sur la sécurité et la santé au travail, l'employeur est tenu de présenter un rapport des accidents, décès, blessures et maladies d'origine professionnelle.

La Malaisie encourage les pêcheurs à signaler à l'autorité compétente (police ou ministère des Pêches) tout accident impliquant des pêcheurs et un navire de pêche en mer ou dans un port. Dans d'autres pays, c'est l'administration maritime, l'administration du travail, la commission des accidents du travail ou une autre autorité qui doit être informée.

[32] Australie (Queensland), Espagne.

En Mauritanie, les accidents du travail (mais pas les maladies professionnelles) sont enregistrés auprès du service médical interentreprises. Au Mexique, la loi fédérale sur le travail comporte des dispositions spécifiques sur l'enregistrement et la déclaration des accidents constatés à bord des navires. L'employeur doit, dans les 24 heures, informer la capitainerie concernée de tout accident du travail survenu dans un port étranger. Le rapport sera remis au consul du Mexique ou, en cas d'impossibilité, au capitaine du premier port du pays dans lequel le navire sera amené à entrer. Les accidents du travail doivent être signalés à l'administration du travail pour qu'elle puisse tenir à jour le registre de statistiques nationales sur les accidents du travail et les maladies professionnelles.

Aux Etats-Unis, l'équipage d'un navire de pêche est tenu de signaler les blessures, maladies et autres invalidités au patron du navire. La loi oblige à afficher un avis en ce sens à bord des navires de pêche. Les garde-côtes des Etats-Unis tiennent des statistiques sur les accidents, décès et pertes humaines survenus sur des bateaux de pêche afin de connaître les progrès réalisés en matière de sécurité par les compagnies maritimes, les armateurs et les pêcheurs.

Les Etats membres de l'UE, de l'AELE et les candidats à l'UE suivent les prescriptions établies dans la directive 93/103/CE. En Espagne, une loi générale sur la prévention des risques professionnels stipule que l'employeur doit recueillir des informations sur les accidents du travail et maladies professionnelles ayant entraîné une incapacité de plus d'une journée. Cette directive fait obligation à l'armateur de noter dans le détail (dans le livre de bord ou un document réservé à cette fin) les événements survenus en mer qui ont une incidence sur la santé du personnel de bord, et de transmettre ce document à l'administration du travail. Au Royaume-Uni, le règlement dispose que le capitaine doit signaler tout accident à la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes (Marine Accident Investigation Branch (MAIB)).

La Norvège a instauré un système relativement complet pour l'enregistrement des décès, accidents et maladies, pour compilation de statistiques et information des organes de réglementation et des pêcheurs eux-mêmes afin de parer à tout nouvel accident ou problème de santé. Les travailleurs couverts par le régime national d'assurance déclarent les accidents du travail sur un formulaire spécial, les autres utilisant le formulaire de la Direction maritime de Norvège, qui exploite ces informations à diverses fins: prévention, établissement de rapports sur la sécurité et de statistiques, enquêtes sur les accidents graves. Elle peut ensuite décider de mener une campagne d'information auprès des armateurs, des gens de mer et des pêcheurs, et de publier des articles dans sa revue trimestrielle. La Direction maritime de Norvège n'est pas informée des maladies professionnelles. Des statistiques sont présentées dans sa revue.

Enquêtes sur les accidents

La Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche a abouti, notamment, à la conclusion suivante:

> Une enquête devrait être ouverte sur tous les décès survenus en mer impliquant des navires de pêche, conformément aux conventions internationales.

De nombreux Etats ouvrent des enquêtes sur les accidents (du moins les accidents graves) qui se produisent sur les navires de pêche. Les modalités des enquêtes effectuées dans certains pays sur les accidents du travail ayant entraîné des lésions corporelles sont décrites ci-après, en particulier l'exemple danois qui donne un aperçu du système tout entier.

Au Danemark, les enquêtes sur les accidents en mer et les accidents du travail graves sont confiées à la Division des enquêtes sur les accidents en mer. Il s'agit d'une division indépendante au sein de l'Administration maritime danoise, dont les enquêtes constituent une activité à part. Un décret régit les modalités de réalisation des enquêtes, auxquelles la division peut participer, voire qu'elle peut diriger, en cas d'accidents survenus à bord de navires étrangers lorsque des intérêts danois sont en jeu. Si un accident survient sur un navire danois en dehors des eaux territoriales du Danemark, la division dépêche un inspecteur sur le lieu de l'accident. Selon la législation danoise, la division doit être immédiatement informée lorsqu'un navire de commerce ou de pêche danois connaît une des situations suivantes: collision, échouage, incendie, explosion, voie d'eau, gîte, chavirement, mort d'homme ou blessures graves. Il incombe au capitaine de signaler l'accident. S'il est dans l'impossibilité de le faire, l'obligation retombe sur l'armateur. Une fois que la division a terminé son enquête, elle rédige un rapport qui doit résumer les circonstances ayant conduit à l'accident et, dans la mesure du possible, en tirer des conclusions. Le rapport peut également inclure des recommandations quant aux mesures à prendre pour éviter que des accidents semblables ou comparables ne se reproduisent. Le rapport est envoyé aux personnels directement concernés puis mis à la disposition du public sur Internet. Il est également transmis à différentes organisations, dont les syndicats du Danemark. Il n'établit pas les responsabilités légales ou économiques. Il est communiqué au Centre de la politique du transport maritime et des services juridiques, qui ouvre une enquête pour déterminer s'il y a eu infraction au droit de la mer. Enfin, les services généraux relevant du ministère de la Justice et chargés des procédures au pénal examinent s'il y a lieu d'imposer des sanctions.

Au Royaume-Uni, la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes est libre de décider de l'ouverture d'une enquête. Ses rapports d'enquête sont rendus publics et font l'objet d'une large diffusion. Pour essayer de dégager des tendances sur les accidents, la direction collationne et examine à l'occasion les données découlant des rapports et enquêtes.

Conclusions

Les conclusions générales suivantes peuvent être formulées à la lumière de ce qui précède:

- dans plusieurs pays, la législation générale sur la sécurité et la santé au travail est considérée comme s'appliquant au secteur de la pêche; toutefois, il n'est pas certain que ces dispositions soient toujours adaptées au secteur, ni qu'il y soit effectivement donné effet. La question se pose en particulier pour les petits bateaux de pêche, les grands pouvant être couverts par la législation sur la marine marchande;
- l'enregistrement, la déclaration et la notification des décès, accidents et maladies, et l'utilisation de ces renseignements pour informer les pêcheurs et les armateurs (statistiques, conseils, etc.) constituent un volet important des efforts déployés pour améliorer la sécurité et la santé;
- réglementer est un moyen important de faire avancer les choses; la simple menace d'une réglementation peut souvent aussi permettre d'améliorer la sécurité et la santé;

- plus le bateau est petit, moins il est probable que les conditions de sécurité et de santé à son bord soient réglementées; c'est notamment le cas des navires de moins de 15 mètres, même dans les pays développés;
- la réglementation, lorsqu'elle existe, peut être centrée uniquement ou principalement sur le navire et les équipements de survie et de lutte contre les incendies à bord, à l'exclusion d'autres aspects de la sécurité et de la santé;
- les programmes de protection de la sécurité et de la santé ont toutes les chances d'être plus efficaces lorsque les pêcheurs intéressés sont consultés et associés à leur conception, et une réglementation adaptée à la pêche locale sera probablement davantage respectée;
- la sensibilisation aux risques est un aspect important de la sécurité et de la santé.

Logement à bord des bateaux de pêche

Le temps passé par un navire de pêche en mer peut varier de quelques heures à plusieurs mois. Le logement est une question importante pour des pêcheurs qui doivent prendre leurs repas et dormir en mer. Ce qui est en jeu, c'est non seulement leur confort mais aussi leur santé. Certes, des progrès ont été accomplis pour fournir des locaux raisonnablement spacieux, propres, correctement aérés, isolés contre les bruits ou vibrations excessifs, etc., mais beaucoup de navires offrent encore des conditions de vie inconfortables et malsaines. Le manque de confort peut être un facteur de fatigue important. S'il est vrai qu'un navire opère normalement dans des espaces infinis, en revanche l'espace *intérieur* d'un navire de pêche peut être extrêmement limité par la nécessité d'utiliser la moindre place disponible pour la capture, la transformation et le stockage du poisson et d'autres produits de la mer. Faute de restrictions appropriées, cette exigence peut se traduire par l'exiguïté des locaux d'habitation et le manque d'hygiène, qui favorisent la propagation de maladies.

Le problème se pose avec d'autant plus d'acuité qu'un navire reste longtemps en mer; il concerne aussi les navires qui reviennent fréquemment au port mais qui font office de domicile temporaire pour l'équipage, notamment lorsqu'il se compose en totalité ou en partie de pêcheurs migrants qui n'ont pas de logement à terre. L'instrument de l'OIT concernant le logement traite des équipements et services médicaux à bord, question qui revêt une extrême importance compte tenu de la fréquence avérée des accidents et lésions.

Normes internationales

Normes de l'OIT

La convention (nº 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966, définit les normes applicables à l'établissement des plans et au contrôle du logement de l'équipage (y compris l'approbation des plans, la procédure de réclamation en cas d'infraction et les inspections), les prescriptions concernant le logement à bord, ainsi que les modalités d'application de ses dispositions aux bateaux de pêche existants ou neufs. Les prescriptions relatives au logement des équipages sont très détaillées et

portent, entre autres choses, sur l'emplacement, les matériaux de construction, le système d'écoulement, la ventilation, le chauffage, l'éclairage, les dimensions des dortoirs, les réfectoires, les installations sanitaires, l'infirmerie, les armoires à pharmacie et la cuisine.

La convention ne s'applique pas aux navires jaugeant moins de 75 tonneaux sauf si l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de pêcheurs, juge raisonnable et réalisable d'appliquer les dispositions aux navires jaugeant de 25 à 75 tonneaux. Elle prévoit la possibilité d'utiliser comme critère la longueur au lieu du tonnage, auquel cas elle ne s'applique pas aux navires d'une longueur inférieure à 24,4 mètres (80 pieds) mais peut s'appliquer, au terme de consultations et si cela est jugé raisonnable et réalisable, aux navires longs de 13,7 à 24,4 mètres (45 à 80 pieds). Des dérogations peuvent être octroyées, à certaines conditions, pour les navires qui demeurent normalement éloignés de leur port d'attache pendant des périodes inférieures à 36 heures et dont l'équipage ne vit pas en permanence à bord.

Au 30 septembre 2002, la convention avait été ratifiée par 22 Etats Membres [33].

Normes de l'OMI

Ainsi qu'on l'a vu au début du présent chapitre, la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (1977) et le Protocole de Torremolinos (1993) contiennent des prescriptions concernant le logement à bord. Cependant, ces instruments mettent surtout l'accent sur des aspects comme la stabilité du navire et la lutte contre les incendies, et non sur le confort et la santé.

Instruments régionaux

L'Union européenne traite de la question du logement des équipages dans la directive 93/103/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche (voir la partie de ce chapitre concernant la sécurité et la santé au travail). Les articles 4 et 5 renvoient, respectivement, aux annexes qui définissent les règles applicables aux «navires de pêche neufs» (navires de 15 mètres et plus) et aux «navires de pêche existants» (navires de 18 mètres ou plus, à l'exclusion des bateaux neufs). Les normes fixées pour les navires neufs sont légèrement plus élevées que celles concernant les navires existants. S'agissant du logement, les annexes comportent des dispositions sur la ventilation, la température, les quartiers de l'équipage, les réfectoires, les cuisines et les sanitaires, avec des normes un peu plus élevées pour les navires de pêche neufs. Bien que moins détaillées que celles de la convention nº 126, les dispositions de la directive portent sur quelques aspects que la convention n'aborde pas, par exemple: protection appropriée contre les vibrations et les odeurs, protection contre le tabagisme passif, diminution du niveau d'éclairage général pour ne pas gêner les travailleurs au repos. Concernant les installations et équipements médicaux, le texte renvoie à la directive 92/29/CEE.

[33] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Danemark, Djibouti, Espagne, Ex-République yougoslave de Macédoine, France, Grèce, Kirghizistan, Norvège, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Sierra Leone, Slovénie, Tadjikistan, Ukraine, Yougoslavie.

Législation et pratique nationales

La présente section s’appuie sur les rapports concernant l’application de la convention nº 126 qui ont été soumis au BIT par les Etats ayant ratifié la convention, conformément à l’article 22 de la Constitution de l’OIT, et sur les renseignements que le Bureau a reçus ou s’est procurés à propos d’autres pays.

Champ d’application

S’agissant du logement, plusieurs pays ont une législation nationale qui s’applique exclusivement aux navires de pêche ou aux pêcheurs [34]. Toutefois, les dispositions pertinentes visent généralement tous les navires de commerce ou tous les gens de mer, sans exclure les navires de pêche ni les pêcheurs [35]. Quelques pays ont adopté des lois et règlements généraux portant sur le lieu de travail, qui s’appliquent aux navires de pêche [36].

La législation nationale relative au logement prévoit souvent des exclusions:

- Souvent, par exemple, elle ne s’applique pas aux navires de pêche qui n’atteignent pas une certaine taille: moins de 12 m [37]; moins de 25 t ou de 13,7 m [38]; navires de pêche neufs de moins de 15 m ou navires de pêche existants de moins de 18 m (voir directive de l’UE) [39], ce qui signifie que les navires de pêche de moins de 24,4 m sont parfois exclus des dispositions qui vont plus loin que la directive de l’UE [40]; moins de 15 m (voir directive de l’UE), ce qui signifie que, pour les navires de moins de 24 m, des dérogations peuvent être accordées et des dispositions moins rigoureuses sont établies [41]; moins de 30 tonneaux [42]; moins de 37 t [43]; moins de 45 m selon le Protocole de Torremolinos de 1993, et moins de 24 m selon le Protocole concernant les prescriptions applicables à la construction, à la stabilité et à la protection de l’équipage [44]; moins de 24,4 m ou de 75 t [45]; moins de 100 t [46]. Il existe un pays dont les dispositions ne prévoient aucune exclusion concernant la longueur [47].

---

[34] Azerbaïdjan, Belgique, Danemark, Espagne, Norvège, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Sierra Leone, Slovénie, Ukraine (ont ratifié la C.126); Canada (Colombie-Britannique), Lituanie, Nouvelle-Zélande, Roumanie, Tunisie.

[35] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, France, Grèce, Norvège, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Slovénie, Ukraine (ont ratifié la C.126); Australie, République de Corée, Estonie, Etats-Unis, Inde, Indonésie, Japon, Lituanie, Mexique, Pologne, Roumanie, Tunisie.

[36] Pays-Bas (ont ratifié la C.126); Australie, Canada (Terre-Neuve et Labrador), Indonésie, Mexique.

[37] Azerbaïdjan, France, Fédération de Russie, Ukraine (ont ratifié la C.126).

[38] Sierra Leone (a ratifié la C.126).

[39] Belgique, Espagne, Royaume-Uni (ont ratifié la C.126); Portugal.

[40] Espagne, Royaume-Uni (ont ratifié la C.126).

[41] Danemark, Norvège (ont ratifié la C.126).

[42] Japon.

[43] Allemagne (a ratifié la C.126).

[44] Nouvelle-Zélande.

[45] Panama (a ratifié la C.126); Inde.

[46] Grèce (a ratifié la C.126); Etats-Unis.

[47] Pays-Bas (ont ratifié la C.126).

- Par ailleurs, de nombreux pays excluent certains types de navires de pêche, comme les navires de pêche sportive ou de plaisance [48], les navires de recherche et de protection des pêcheries [49], les bateaux dont la voile est le principal moyen de propulsion mais qui sont équipés de moteurs auxiliaires [50], les navires et bateaux affectés à la chasse à la baleine [51], les bateaux utilisés pour la pêche à l'anguille [52], ainsi que tout navire qui comporte des dispositifs nouveaux, si l'application de la loi risque de compromettre gravement la recherche sur le développement de tels dispositifs et leur installation à bord des navires [53].
- D'autres Etats excluent certaines zones de navigation, par exemple les navires de pêche qui entreprennent une traversée autre qu'un voyage en haute mer [54], ou les navires de pêche côtière, si l'application des lois et règlements est déraisonnable et irréalisable compte tenu de la zone de pêche, du type de navire et de l'absence générale de risques pour la navigation [55].
- Enfin, de nombreux pays excluent les navires qui restent peu longtemps en mer, comme les navires qui ne sortent jamais plus de 36 heures et dont l'équipage ne vit pas à bord [56], ceux qui ne sortent jamais plus de 24 heures [57], ceux dont l'équipage ne vit pas à bord [58], ce qui signifie que la prescription relative à l'infirmerie ne vaut pas pour les navires qui partent pour une durée maximale de trois jours, de moins de 500 t et dont l'équipage compte moins de 15 membres [59].

Prescriptions relatives au logement de l'équipage

Le tableau 5.1 ci-après résume les renseignements fournis par plusieurs pays à propos des normes relatives au logement établies par la convention n° 126, qu'ils l'aient ratifiée ou non. Le Bureau n'a pas été en mesure d'examiner les informations concernant chacun des Etats Membres ayant ratifié la convention; il n'a d'ailleurs pas reçu d'informations de tous les Etats Membres susceptibles d'avoir adopté des dispositions sur cette question. Le tableau donne toutefois une première idée de l'ampleur de la législation dans plusieurs Etats Membres (pour les navires visés par la convention n° 126). Il ressort du tableau, ainsi que l'on pouvait s'y attendre, que presque tous les Etats (indiqués en caractères gras) qui ont ratifié la convention n° 126 (et qui ont envoyé des renseignements qui ont été examinés) sont dotés de lois et règlements

[48] Azerbaïdjan, Belgique, Espagne, Norvège, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Sierra Leone, Ukraine (ont ratifié la C.126); Australie, Inde, Portugal.

[49] Belgique, Espagne, Norvège, Panama, Sierra Leone (ont ratifié la C.126); Inde, Portugal.

[50] Belgique, Espagne, Royaume-Uni, Sierra Leone (ont ratifié la C.126); Inde.

[51] Espagne, Royaume-Uni, Sierra Leone (ont ratifié la C.126).

[52] Nouvelle-Zélande.

[53] Norvège (a ratifié la C.126).

[54] Panama (a ratifié la C.126); Australie.

[55] Norvège (a ratifié la C.126).

[56] Espagne, Royaume-Uni (ont ratifié la C.126).

[57] Grèce (a ratifié la C.126).

[58] Grèce (a ratifié la C.126).

[59] Roumanie.

Tableau 5.1. Législation nationale concernant le logement à bord des navires de pêche

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti	Espagne	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
6.1	Emplacement/ construction pour protéger contre les intempéries, le bruit, etc.	•		•	•					•		•			•	•					•					•		•	•	•	•			•	•		•	•	•					•	
6.2	Issues de secours	•			•					•		•			•											•		•	•	•	•				•		•		•						
6.3	Séparation entre certains locaux et les postes de couchage	•		•	•					•		•			•						•					•		•	•	•	•						•	•	•					•	
6.4	Isolation des cloisons extérieures des locaux qui dégagent de la chaleur	•			•					•		•			•	•										•		•	•	•	•						•		•						
6.5	Qualité du matériel utilisé pour les cloisons intérieures sur le plan de l'hygiène	•		•	•							•			•	•														•	•						•	•	•					•	
6.6	Isolation de tous les locaux utilisés pour le logement de l'équipage	•		•	•					•		•			•	•												•	•	•	•						•	•	•					•	

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti	Espagne	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie
6.7	Absence de tuyauteries dans le logement de l’équipage ou nécessité de les recouvrir et de les isoler	•			•					•		•			•	•							
6.8	Qualité des panneaux intérieurs sur le plan de l’hygiène	•		•	•							•			•	•							
6.9	Mesures de prévention des incendies	•			•					•		•			•	•							
6.10	Propreté des parois et des plafonds; peinture de couleur claire; interdiction des enduits à la chaux	•			•					•		•			•	•							
6.11	Entretien des parois intérieures	•			•							•			•	•							
6.12	Qualité du revêtement des ponts	•		•	•					•		•			•	•							
6.13	Isolation des ponts découverts recouvrant le logement	•			•							•			•	•							

Article	Disposition	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
6.7	Absence de tuyauteries dans le logement de l’équipage ou nécessité de les recouvrir et de les isoler							•	•						•								
6.8	Qualité des panneaux intérieurs sur le plan de l’hygiène						•	•	•						•	•						•	
6.9	Mesures de prévention des incendies						•	•					•		•								
6.10	Propreté des parois et des plafonds; peinture de couleur claire; interdiction des enduits à la chaux						•	•	•						•		•						
6.11	Entretien des parois intérieures						•	•	•						•								
6.12	Qualité du revêtement des ponts						•	•	•						•	•						•	
6.13	Isolation des ponts découverts recouvrant le logement							•	•						•								

Article	6.14	6.15	6.16	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2
Disposition	Raccordement arrondi entre le pont et les parois	Ecoulement des eaux suffisant	Protection contre les insectes	**Ventilation:** installation convenable	Critères à respecter	Moyens mécaniques et installation électrique sous les tropiques	Système adapté dans d'autres régions	Fonctionnement permanent de la ventilation	**Chauffage:** installation convenable	Fonctionnement continu
Allemagne	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Australie										
Azerbaïdjan		•	•	•	•		•		•	
Belgique	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Bosnie-Herzégovine										
Brésil										
Canada				•						
Corée, Rép. de				•			•			
Danemark	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Djibouti										
Espagne	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Estonie										
Ex-Rép. yougoslave de Macédoine										
France	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Grèce	•		•	•	•	•	•	•	•	
Honduras										
Inde										
Indonésie										
Italie										
Japon										
Kirghizistan										
Lituanie										
Malaisie										
Maurice										
Mexique				•						
Nigéria										
Norvège				•	•	•	•		•	
Nouvelle-Zélande				•					•	
Panama	•	•	•	•	•	•	•		•	•
Pays-Bas	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Pérou										
Philippines										
Pologne		•		•					•	
Portugal				•					•	
Roumanie				•			•		•	•
Royaume-Uni	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Fédération de Russie		•	•	•	•		•		•	
Sierra Leone				•	•	•	•	•		
Slovénie										
Tadjikistan										
Thaïlande										
Tunisie				•						
Ukraine		•	•	•	•		•		•	
Yougoslavie										

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti	Espagne
8.3	Interdiction des systèmes à flamme nue	•								•		•
8.4	Critères à respecter	•		•						•		
8.5	Sécurisation des radiateurs			•						•		•
9.1	**Eclairage**: niveau minimum de lumière naturelle	•		•	•			•		•		•
9.2	Lumière électrique; 2 sources	•		•	•					•		•
9.3	Disposition de l'éclairage artificiel	•		•								•
9.4	Lumière pour la lecture à chaque couchette	•		•	•					•		•
9.5	Eclairage bleuté permanent	•			•							•
10.1	Emplacement des postes de couchage	•			•					•		•
10.2 10.3	Superficie par occupant	•		•	•					•		•

Article	Disposition	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie
8.3	Interdiction des systèmes à flamme nue			•	•							
8.4	Critères à respecter			•								
8.5	Sécurisation des radiateurs			•	•							
9.1	**Eclairage**: niveau minimum de lumière naturelle			•	•			•				
9.2	Lumière électrique; 2 sources			•								
9.3	Disposition de l'éclairage artificiel											
9.4	Lumière pour la lecture à chaque couchette			•	•							
9.5	Eclairage bleuté permanent											
10.1	Emplacement des postes de couchage			•	•							
10.2 10.3	Superficie par occupant			•	•							

Article	Disposition	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne
8.3	Interdiction des systèmes à flamme nue							•	•			
8.4	Critères à respecter					•		•	•			
8.5	Sécurisation des radiateurs					•		•	•			
9.1	**Eclairage**: niveau minimum de lumière naturelle			•		•		•	•			•
9.2	Lumière électrique; 2 sources					•			•			
9.3	Disposition de l'éclairage artificiel							•	•			
9.4	Lumière pour la lecture à chaque couchette							•	•			
9.5	Eclairage bleuté permanent								•			
10.1	Emplacement des postes de couchage					•		•	•			
10.2 10.3	Superficie par occupant			•		•		•	•			

Article	Disposition	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
8.3	Interdiction des systèmes à flamme nue			•								
8.4	Critères à respecter		•	•	•						•	
8.5	Sécurisation des radiateurs		•	•	•						•	
9.1	**Eclairage**: niveau minimum de lumière naturelle	•		•	•	•				•	•	
9.2	Lumière électrique; 2 sources	•		•	•	•					•	
9.3	Disposition de l'éclairage artificiel			•	•						•	
9.4	Lumière pour la lecture à chaque couchette	•		•	•	•					•	
9.5	Eclairage bleuté permanent			•		•						
10.1	Emplacement des postes de couchage			•		•						
10.2 10.3	Superficie par occupant			•	•	•					•	

Article / Disposition	10.4 Hauteur libre des postes de couchage	10.5 Un ou plusieurs postes de couchage par service de l'équipage	10.6 Nombre d'officiers par cabine	10.6 10.7 Nombre de matelots par cabine	10.8 Dérogation admise	10.9 Nombre maximum de personnes par poste de couchage	10.10 Couchettes individuelles	10.11 Facilité d'accès aux couchettes	10.12 Pas plus de deux couchettes superposées; en présence d'un hublot, interdiction de superposer des couchettes
Allemagne	•		•	•		•	•	•	•
Australie									
Azerbaïdjan	•		•	•		•	•	•	•
Belgique	•	•	•	•		•	•	•	•
Bosnie-Herzégovine									
Brésil									
Canada									
Corée, Rép. de									
Danemark	•		•	•		•	•	•	•
Djibouti									
Espagne	•	•	•	•		•	•	•	•
Estonie									
Ex-Rép. yougoslave de Macédoine									
France	•	•	•	•		•	•	•	•
Grèce	•	•	•	•	•	•	•	•	
Honduras									
Inde									
Indonésie									
Italie									
Japon									
Kirghizistan									
Lituanie									
Malaisie									
Maurice									
Mexique									
Nigéria									
Norvège			•	•			•	•	
Nouvelle-Zélande								•	
Panama	•		•	•		•	•	•	•
Pays-Bas	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Pérou									
Philippines									
Pologne							•		
Portugal							•		
Roumanie									
Royaume-Uni	•	•	•	•		•	•	•	•
Fédération de Russie	•		•	•		•	•	•	•
Sierra Leone	•		•	•		•	•	•	•
Slovénie									
Tadjikistan									
Thaïlande									
Tunisie							•		
Ukraine	•		•	•		•	•	•	•
Yougoslavie									

Article	10.13	10.14	10.15	10.16	10.17	10.18	10.19
Disposition	Distance entre le plancher et la couchette inférieure et entre cette dernière et la couchette supérieure	Dimensions intérieures minimales	Qualité du matériau de la couchette et de la planche de roulis	Etanchéité des cadres tubulaires	Matériau du sommier, du fond de la couchette et du matelas; rembourrage en paille interdit	Fond des couchettes imperméable à la poussière	Confort de l'aménagement et du mobilier des postes de couchage
Allemagne	•	•	•	•	•	•	•
Australie							
Azerbaïdjan							
Belgique	•	•	•	•	•	•	•
Bosnie-Herzégovine							
Brésil							
Canada					•		
Corée, Rép. de							
Danemark	•	•	•	•	•	•	•
Djibouti							
Espagne	•	•	•	•	•	•	•
Estonie							
Ex-Rép. yougoslave de Macédoine							
France	•	•	•	•	•	•	•
Grèce	•	•	•	•	•		•
Honduras							
Inde							
Indonésie							
Italie							
Japon							
Kirghizistan							
Lituanie							
Malaisie							
Maurice							
Mexique					•	•	
Nigéria							
Norvège		•				•	
Nouvelle-Zélande	•	•			•	•	
Panama	•	•	•	•	•	•	•
Pays-Bas	•	•	•	•	•		•
Pérou							
Philippines							•
Pologne							
Portugal							
Roumanie							
Royaume-Uni	•	•	•	•	•	•	•
Fédération de Russie							
Sierra Leone	•	•	•	•	•	•	
Slovénie							
Tadjikistan							
Thaïlande							
Tunisie							
Ukraine							
Yougoslavie							

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti	Espagne
10.20	Armoires pourvues d'un dispositif de fermeture par cadenas et d'une tringle	●			●					●		●
10.21	Table/bureau et sièges	●			●					●		●
10.22	Pour le mobilier, matériau lisse, dur et de qualité sur le plan de l'hygiène	●			●					●		●
10.23	Dimension des tiroirs	●			●					●		●
10.24	Rideaux aux hublots	●			●					●		●
10.25	Glace, petits placards pour les articles de toilette, étagère pour les livres et patères	●			●					●		●
10.26	Séparation entre l'équipe de jour et l'équipe qui prend le quart	●			●							●
11.1	Réfectoire séparé lorsque l'équipage compte plus de 10 personnes	●		●	●					●		●

Article	Disposition	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie
10.20	Armoires pourvues d'un dispositif de fermeture par cadenas et d'une tringle			●	●							
10.21	Table/bureau et sièges			●	●							
10.22	Pour le mobilier, matériau lisse, dur et de qualité sur le plan de l'hygiène			●	●							
10.23	Dimension des tiroirs			●	●							
10.24	Rideaux aux hublots			●	●							
10.25	Glace, petits placards pour les articles de toilette, étagère pour les livres et patères			●	●							
10.26	Séparation entre l'équipe de jour et l'équipe qui prend le quart			●	●							
11.1	Réfectoire séparé lorsque l'équipage compte plus de 10 personnes			●	●							

Article	Disposition	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne
10.20	Armoires pourvues d'un dispositif de fermeture par cadenas et d'une tringle			●			●	●	●			
10.21	Table/bureau et sièges					●		●	●			
10.22	Pour le mobilier, matériau lisse, dur et de qualité sur le plan de l'hygiène							●	●			
10.23	Dimension des tiroirs					●	●	●	●			
10.24	Rideaux aux hublots					●		●	●			
10.25	Glace, petits placards pour les articles de toilette, étagère pour les livres et patères					●		●	●			
10.26	Séparation entre l'équipe de jour et l'équipe qui prend le quart								●			
11.1	Réfectoire séparé lorsque l'équipage compte plus de 10 personnes					●	●	●	●			

Article	Disposition	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
10.20	Armoires pourvues d'un dispositif de fermeture par cadenas et d'une tringle	●		●		●						
10.21	Table/bureau et sièges			●		●						
10.22	Pour le mobilier, matériau lisse, dur et de qualité sur le plan de l'hygiène			●								
10.23	Dimension des tiroirs			●		●						
10.24	Rideaux aux hublots			●		●						
10.25	Glace, petits placards pour les articles de toilette, étagère pour les livres et patères			●		●						
10.26	Séparation entre l'équipe de jour et l'équipe qui prend le quart			●		●						
11.1	Réfectoire séparé lorsque l'équipage compte plus de 10 personnes	●		●	●	●					●	

Article	11.2	11.3	11.4	11.5	11.6	11.7	11.8	12.1
Disposition	Réfectoire séparé pour les officiers lorsque l'équipage compte plus de 20 personnes	Dimensions et équipement adaptés au nombre d'utilisateurs	Nombre de tables et de sièges adapté au nombre d'utilisateurs	Réfectoires à proximité de la cuisine	Placards pour le rangement des ustensiles de table et installation pour la vaisselle	Qualité du matériau du dessus des tables et des sièges	Salles de détente	**Sanitaires**
Allemagne		•	•	•	•	•	•	•
Australie								
Azerbaïdjan	•	•	•	•	•			•
Belgique	•	•	•	•	•	•	•	•
Bosnie-Herzégovine								
Brésil								
Canada								•
Corée, Rép. de								
Danemark		•	•	•	•	•		•
Djibouti								
Espagne	•	•	•	•	•	•	•	•
Estonie								
Ex-Rép. yougoslave de Macédoine								
France		•	•	•	•	•	•	•
Grèce	•	•	•	•	•	•	•	•
Honduras								
Inde								
Indonésie		•						
Italie								
Japon								
Kirghizistan								
Lituanie								
Malaisie								
Maurice								
Mexique								
Nigéria								
Norvège		•	•			•		
Nouvelle-Zélande				•	•	•		•
Panama	•	•	•	•	•	•	•	•
Pays-Bas	•	•	•	•	•	•	•	•
Pérou								
Philippines								
Pologne								
Portugal								•
Roumanie								
Royaume-Uni	•	•	•	•	•	•	•	•
Fédération de Russie		•	•	•	•			•
Sierra Leone	•	•	•	•	•	•	•	•
Slovénie								
Tadjikistan								
Thaïlande								
Tunisie								
Ukraine	•	•	•	•	•			•
Yougoslavie								

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti	Espagne	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
12.2	Nombre de baignoires, douches, WC et lavabos	•			•					•		•			•	•												•		•	•						•								
12.3	Approvisionnement en eau douce chaude et froide; quantité minimale à fournir	•		•	•					•		•			•	•												•		•	•			•	•		•	•						•	
12.4	Dimensions et qualité du matériau des lavabos et baignoires	•		•	•					•		•			•															•	•						•	•	•					•	
12.5	Aération indépendante des WC par prise directe sur l'air extérieur	•		•	•					•		•			•	•														•	•						•	•						•	
12.6	Qualité des sanitaires dans les WC; chasse d'eau toujours en état de fonctionnes et pouvant être actionnée individuellement	•		•	•					•		•			•	•														•	•						•	•	•					•	
12.7	Dimensions et solidité des tuyaux de descente et de décharge; interdiction de les faire passer par les réfectoires, les postes de couchage et les réservoirs d'eau	•		•	•					•		•			•															•	•						•	•						•	

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti
12.8	Sols bien drainés et fabriqués dans un matériau de qualité; cloisons en partie étanche et fabriquées dans un matériau approuvé; éclairage, chauffage et ventilation; WC pratiques et séparés des postes de couchage; WC clos	•		•	•					•	
12.9	Installations convenables pour le lavage et le séchage du linge	•		•	•					•	
12.10	Bassins pour la lessive avec dispositif d'écoulement et suffisamment alimentés en eau chaude et froide	•		•	•			•		•	

Article	Espagne	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria
12.8	•			•	•											
12.9	•			•	•											
12.10	•			•	•											

Article	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
12.8	•		•	•						•	•	•					•	
12.9	•		•	•						•	•	•					•	
12.10			•	•						•	•						•	

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti	Espagne	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
12.11	Locaux chauffés, aérés et pourvus de cordes à linge pour le séchage	•		•	•					•		•			•	•														•	•						•	•						•	
13.1	Cabine isolée/ **infirmerie**	•		•	•					•		•			•	•												•		•	•					•	•	•						•	
13.2	Pharmacie de bord avec instructions	•	•		•			•		•		•	•		•	•		•		•	•		•	•		•	•		•	•				•	•	•	•		•	•			•		
15	Maintien en état de propreté	•		•	•							•			•	•			•							•		•			•			•		•	•	•	•					•	
15	Interdiction de stocker des marchandises dans les pièces de logement	•			•					•		•			•																•						•		•						
16.1	Si possible, **cuisine** séparée	•	•	•	•			•		•		•			•	•		•	•									•	•	•	•				•		•	•	•					•	
16.2	Dimensions suffisantes, éclairage et ventilation	•		•	•					•		•			•	•												•		•	•				•		•	•	•					•	

Article	Disposition	Allemagne	Australie	Azerbaïdjan	Belgique	Bosnie-Herzégovine	Brésil	Canada	Corée, Rép. de	Danemark	Djibouti	Espagne	Estonie	Ex-Rép. yougoslave de Macédoine	France	Grèce	Honduras	Inde	Indonésie	Italie	Japon	Kirghizistan	Lituanie	Malaisie	Maurice	Mexique	Nigéria	Norvège	Nouvelle-Zélande	Panama	Pays-Bas	Pérou	Philippines	Pologne	Portugal	Roumanie	Royaume-Uni	Fédération de Russie	Sierra Leone	Slovénie	Tadjikistan	Thaïlande	Tunisie	Ukraine	Yougoslavie
16.3	Ustensiles, placards, éviers avec écoulement, approvisionnement en eau potable par des conduits	•		•						•		•			•	•												•	•	•	•						•	•	•					•	
16.4	Matériel pour préparer des boissons chaudes	•		•				•				•			•														•	•	•						•	•	•					•	
16.5	Cambuse/réfrigérateur	•		•	•			•		•		•			•	•												•	•	•	•						•	•	•					•	
16.6	Bouteilles de gaz butane sur le pont ouvert				•			•		•		•			•	•														•							•		•						

Le Bureau n'a pas été en mesure d'analyser toutes les informations disponibles à temps pour respecter le délai de publication du présent rapport. L'absence d'indication dans une colonne ne signifie pas forcément qu'il n'existe pas de législation dans ce domaine.

couvrant chacune de ses dispositions. En ce qui concerne les autres Etats Membres recensés (ceux qui n'ont pas ratifié la convention mais qui ont fourni des renseignements au Bureau ou sur lesquels ce dernier a pu obtenir des renseignements), ils ont formulé des prescriptions pour un grand nombre des principaux domaines, sans toutefois toujours entrer dans le détail. C'est le cas, par exemple, de 19 Etats (dont 14 ont ratifié la convention et 5 ne l'ont pas fait) à propos de la protection contre les intempéries, le bruit, etc.; dans 22 Etats (dont 14 ont ratifié la convention et 8 ne l'ont pas fait), il existe au moins des prescriptions de base au sujet de la ventilation; 20 Etats (dont 14 ont ratifié la convention et 6 non) exigent une cuisine séparée.

Conclusions

D'après les informations dont dispose le Bureau, un nombre important d'Etats Membres – au moins 38, dont les 22 qui ont ratifié la convention n° 126 – ont une législation concernant le logement à bord des navires de pêche (laquelle, pour certains, s'applique aux navires en général, ce qui n'exclut pas les navires de pêche). Il apparaît que plusieurs des Etats qui n'ont pas ratifié la convention ont des prescriptions moins détaillées que celles de la convention. Différents Etats, dont certains ont ratifié la convention et d'autres non, ont des prescriptions qui n'existent pas dans la convention (pour la protection contre le bruit et les vibrations, par exemple).

Les navires de moindre dimension sont souvent exclus des lois et règlements nationaux relatifs au logement. D'une part, il arrive que ces navires passent peu de temps en mer, auquel cas les exigences en matière de logement sont moins importantes que pour les navires qui restent en mer plusieurs semaines ou plusieurs mois consécutifs; d'autre part, il n'est pas rare aujourd'hui que les navires de moindre taille doivent rester plus longtemps en mer et s'éloigner de la côte pour diverses raisons économiques, opérationnelles ou liées à la gestion des pêcheries. Il semble donc à la fois souhaitable et possible d'établir des normes, soit obligatoires, soit indicatives, du moins sous la forme de principes promotionnels, pour les navires de ce type dans un instrument international (en Europe, des prescriptions de cette nature ont été étendues aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 15 mètres). Par ailleurs, un lien pourrait être établi avec les dispositions non contraignantes des directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions.

Approvisionnement en nourriture et en eau

Comme indiqué dans la partie qui précède, l'article 16 de la convention n° 126 instaure des règles concernant l'équipement de la cuisine et les locaux d'entreposage de la nourriture. En revanche, il ne fixe aucune prescription concernant la qualité et la quantité de la nourriture proprement dite.

La convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946, traite de cette question. L'article 1 dispose ce qui suit:

> 1. Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pour lequel la présente convention est en vigueur est responsable de l'établissement d'un niveau satisfaisant d'alimentation et de service de table pour les équipages de ses navires de mer, de propriété publique ou privée, affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises ou

de passagers et immatriculés dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur.

2. La législation nationale ou, en l'absence d'une telle législation, des contrats collectifs passés entre employeurs et travailleurs définiront quels navires ou quelles catégories de navires seront réputés navires de mer aux fins de la présente convention.

La convention nº 68 contient des dispositions concernant l'approvisionnement en nourriture et le service de cuisine, l'inspection des provisions de nourriture et d'eau, les locaux utilisés pour l'entreposage et la manutention de la nourriture et de l'eau, l'équipement des cuisines, les qualifications du personnel de restauration et d'autres aspects connexes. Elle est complétée par la recommandation (nº 78) concernant la fourniture d'articles de literie, d'ustensiles de table et d'articles divers (équipages de navires), 1946. A signaler également la convention (nº 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, dont le champ d'application est exactement le même que celui de la convention nº 68, tel que défini à l'article 1 [60].

Le Bureau n'a pu déterminer si les Etats Membres se sont dotés de lois et règlements visant non seulement les navires de mer «affectés au transport de marchandises ou de passagers» mais aussi les navires de pêche.

Toutefois, un approvisionnement au minimum suffisant en nourriture et en eau constitue un élément essentiel des conditions de vie en mer des travailleurs des navires de pêche. Le Bureau s'est efforcé de recueillir au moins quelques informations sur la législation et la pratique nationales en vigueur dans ce domaine, tout en sachant bien que de nombreux navires de pêche sont de très petites dimensions comparativement aux «navires affectés au transport», et que leurs besoins peuvent varier considérablement par rapport aux grands bâtiments qui entreprennent de longues traversées.

Législation nationale

Ci-après sont donnés quelques exemples des dispositions légales prises en la matière par certains pays.

Maurice fait obligation aux employeurs des pêcheurs des bancs d'assurer gratuitement à l'équipage, chaque jour, le petit déjeuner, le déjeuner et le dîner, et de lui fournir au moins trois bouteilles d'eau. En Malaisie, les navires sont normalement équipés d'ustensiles de cuisine et transportent une nourriture suffisante pour toute la durée de l'expédition de pêche. Au Canada (Terre-Neuve et Labrador) et au Nigéria, le personnel de bord a gratuitement accès à des équipements de restauration, sans qu'il soit clair s'il dispose d'une cuisine. Au Mexique, les employeurs sont tenus de fournir eau et nourriture aux travailleurs lorsque le navire entreprend un voyage d'une durée de six heures ou plus, ou si la sortie dure moins longtemps mais que le navire suspend la navigation dans des zones inhabitées où il serait impossible de se procurer la moindre nourriture. Au Panama, la nourriture doit être gratuite, variée, équilibrée, suffisante et adaptée aux conditions de navigation ou à l'itinéraire suivi par le navire. Au Pérou, le décret qui fixe les normes relatives à la nourriture et à l'eau potable établit que chaque pêcheur doit recevoir au moins 3 600 calories par jour. Au Japon et en Tunisie, le personnel de bord a droit pendant toute la durée du voyage à une alimentation équilibrée, de bonne qualité, en quantités suffisantes pour tout l'équipage, un

[60] Le Conseil d'administration a jugé bon de réviser ces deux conventions. Leur révision a été entamée en vue de l'adoption d'un instrument-cadre commun pour les gens de mer.

contrôle pouvant être exercé par l'autorité compétente. La Norvège exige même que l'alimentation satisfasse aux normes sanitaires et diététiques du Conseil national de la nutrition, que le personnel puisse consulter à bord des publications, brochures ou planches murales concernant la nutrition ainsi que l'achat, le stockage, la préparation et le service de la nourriture, et que les repas soient préparés dans le respect des règles d'hygiène. En Australie, en Indonésie et au Royaume-Uni, il incombe à l'employeur et au capitaine de s'assurer que les vivres et l'eau à bord remplissent les exigences sur le plan de l'hygiène, de la quantité, de la valeur nutritive, de la qualité et de la variété. Au Royaume-Uni et en Roumanie, le capitaine doit inspecter les vivres et l'eau (au Royaume-Uni, la réglementation se fonde sur la convention nº 68 mais ne vise que les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres; en Roumanie, elle s'inspire également de la convention nº 68 et s'applique apparemment aux navires de pêche en mer). En Estonie, la loi sur les gens de mer, qui vaut pour les pêcheurs, dispose, entre autres conditions concernant l'approvisionnement en nourriture et en eau à bord, que les membres d'équipage doivent être dédommagés de toute insuffisance de nourriture ou d'eau imputable à une réduction des rations par le capitaine du navire au cours du voyage.

Conclusions

Le Bureau n'a obtenu que des informations limitées sur la législation relative à l'approvisionnement en nourriture et en eau à bord des navires de pêche. Il apparaît cependant que plusieurs pays, développés et en développement, disposent en la matière de règles qui semblent s'inspirer des prescriptions de la convention nº 68. La fourniture d'eau potable et de nourriture étant on ne peut plus essentielle, il conviendrait d'inclure des prescriptions de ce type dans la nouvelle norme envisagée.

Soins médicaux en mer

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, la pêche est un secteur où le taux de décès et d'accidents est particulièrement élevé. Plus que d'autres lieux de travail, le navire de pêche est éloigné des services hospitaliers qui se trouvent à terre. C'est pourquoi des premiers soins, et parfois des soins médicaux plus complexes, doivent être assurés à bord, habituellement par des membres de l'équipage. Certes, l'utilisation des services médicaux par radio, les évacuations en hélicoptère et les navires-hôpitaux ont permis d'améliorer les soins, mais pas pour l'ensemble des pêcheurs.

Normes internationales

La convention (nº 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966 (décrite d'une manière plus détaillée dans un chapitre antérieur) contient des dispositions concernant l'infirmerie et les pharmacies de bord. Au 30 septembre 2002, elle avait été ratifiée par 22 pays [61].

[61] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Danemark, Djibouti, Espagne, Ex-République yougoslave de Macédoine, France, Grèce, Kirghizistan, Norvège, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Sierra Leone, Slovénie, Tadjikistan, Ukraine, Yougoslavie.

La convention (nº 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, établit des normes un peu plus élevées concernant le matériel et les services médicaux à bord. Elle comprend des dispositions relatives à la fourniture de conseils médicaux en mer et à un modèle de rapport médical pour les gens de mer. Au 27 novembre 2002, elle avait été ratifiée par 11 pays [62]. Elle dispose, comme la plupart des autres normes maritimes adoptées en 1987 et 1996, que «[d]ans la mesure où, après consultation des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale».

Enfin, deux recommandations traitent des soins médicaux en mer: la recommandation (nº 105) sur les pharmacies à bord, 1958 (qui inclut une longue liste de médicaments et de matériel médical et la recommandation (nº 106) sur les consultations médicales en mer, 1958, plus ou moins reprise par la convention nº 164.

Prescriptions régionales

La directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992, concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, s'applique aux navires qui partent en mer ou qui pratiquent la pêche en estuaire, et vise tous les travailleurs à bord d'un navire. Elle établit des prescriptions pour les aspects suivants, notamment: médicaments et matériel médical (local de soins, médecin), antidotes contre les matières dangereuses, répartition des responsabilités pour la fourniture, le renouvellement et la gestion de la dotation médicale, information et formation relatives aux mesures d'assistance médicale et de secours, radioconsultations médicales, contrôle de la dotation médicale. Elle fait une distinction entre trois catégories de navires: *a)* navires pratiquant la navigation maritime ou la pêche en mer, sans limitation de parages; *b)* navires pratiquant la navigation maritime ou la pêche en mer dans des parages limités à moins de 150 milles marins du port le plus proche médicalement équipé de façon adéquate; *c)* navires pratiquant la navigation portuaire, bateaux et embarcations restant très près des côtes ou ne disposant pas d'emménagements autres qu'une timonerie. En annexe figure une longue liste non exhaustive des fournitures et appareils médicaux et des antidotes à transporter, un cadre général pour leur contrôle, et un guide précis concernant la formation médicale du capitaine et des travailleurs désignés.

Législation nationale

Le tableau 5.1 sur la législation nationale concernant le logement (voir lignes correspondant à l'article 13.1 – infirmerie, et à l'article 13.2 – pharmacie de bord avec instructions) montre que la majorité des Etats pour lesquels on dispose de données prescrivent une pharmacie de bord avec instructions, mais que moins de la moitié d'entre eux prévoient dans leur législation une infirmerie, ce qui s'explique peut-être, dans certains cas, par le fait que la flotte opère à proximité des ports d'attache ou qu'il s'agit de navires de petites dimensions.

[62] Allemagne, Brésil, Espagne, Finlande, Hongrie, Italie, Mexique, Norvège, Slovaquie, Suède, République tchèque.

Dans plusieurs pays, la législation prévoit que des soins médicaux doivent être prodigués à un membre d'équipage qui tombe malade ou se blesse pendant une traversée, et que le traitement doit lui être fourni sur le navire ou à terre. En Estonie, selon la loi sur les gens de mer, si un membre d'équipage malade ou blessé ne peut être soigné sur le navire, ou s'il est atteint d'une maladie qui met en danger sa vie ou sa santé, ou celle d'autres personnes se trouvant à bord, ou s'il est impossible de prendre des mesures pour éviter une propagation de la maladie, le capitaine doit envoyer l'intéressé dans un établissement de soins. Au Canada, en Colombie-Britannique, la réglementation sur la sécurité et la santé au travail oblige le bateau de pêche à revenir à terre lorsqu'un pêcheur ne peut être correctement traité à bord par la personne chargée de dispenser les premiers soins.

Dans certains pays (Italie, Espagne, etc.), il existe des services médicaux par radio, mais le Bureau n'a pu déterminer si le recours à ces services est prescrit en cas de blessure ou en cas de maladie d'un pêcheur. En Espagne, un décret portant création du Centre espagnol de radio médicale (art. 16) traite des consultations médicales par radio à partir de la terre ferme. Ce service, financé par l'Institut de marine sociale, est gratuit. L'institut garantit que les médecins qui travaillent au sein du Centre de radio reçoivent une formation continue et spéciale sur les conditions particulières qui règnent à bord des navires. Les conseils sont confidentiels. L'institut exploite en outre un navire-hôpital, l'Esperanza del Mar, qui dispense des soins médicaux aux équipages des navires espagnols qui pêchent en haute mer. En Estonie, la loi sur les gens de mer dispose que les marins peuvent bénéficier 24 heures sur 24 d'une radioconsultation médicale auprès d'un établissement de santé. Elle ne précise pas quels types de navires sont visés.

Conclusions

Les conclusions suivantes peuvent être tirées des informations qui précèdent ainsi que d'autres:

- beaucoup de pays, y compris parmi ceux qui n'ont pas ratifié les conventions pertinentes de l'OIT, exigent que les navires de pêche soient équipés d'une pharmacie de bord comportant des instructions claires;
- l'utilisation du service d'assistance médicale par radio se répand grâce au progrès technique et à l'amélioration de l'équipement à bord des navires de pêche;
- dans certains pays, l'évacuation par hélicoptère est une forme importante d'assistance médicale.

CHAPITRE VI

SÉCURITÉ SOCIALE DES PÊCHEURS ET RESPONSABILITÉ DE L'ARMATEUR EN CAS D'ACCIDENT OU DE MALADIE

La Déclaration de Philadelphie, annexée à la Constitution de l'OIT, reconnaît à l'OIT diverses obligations dont «l'extension des mesures de sécurité sociale en vue d'assurer un revenu de base à tous ceux qui ont besoin d'une telle protection, ainsi que des soins médicaux complets». Or, pour diverses raisons, de nombreux pêcheurs, sinon la majorité, ne bénéficient d'aucune protection sociale. Tout d'abord, la situation des pêcheurs ne fait que refléter celle de la population mondiale qui, dans sa majorité, n'a pas de protection sociale. Il convient par conséquent de garder à l'esprit que tout effort visant à étendre la sécurité sociale à un secteur s'inscrit dans un contexte où la plupart des travailleurs en sont généralement dépourvus. Par ailleurs, la législation de certains pays considère les pêcheurs comme des travailleurs indépendants et, à ce titre, peut les exclure de certaines formes de protection. De plus, les pêcheurs relevant de régimes de type contributif peuvent avoir des difficultés à s'acquitter de leurs cotisations étant donné l'irrégularité de leur emploi et de leur revenu. Enfin, les pêcheurs migrants, y compris ceux qui travaillent à bord de navires battant pavillon étranger, peuvent rencontrer des problèmes particuliers du fait qu'ils gagnent leur vie en dehors du pays dont ils sont ressortissants ou résidents.

Toutefois, les pêcheurs, pour plusieurs raisons, ont spécialement besoin d'une protection sociale.

Comme on l'a vu, la pêche est une activité dangereuse, où accidents et décès sont relativement fréquents. Les pêcheurs et les personnes à leur charge doivent donc être protégés contre les risques d'accident, de décès ou de maladie.

On notera aussi que, depuis quelques années, des pressions croissantes s'exercent en faveur d'une limitation de la pêche afin de sauvegarder les réserves halieutiques, ce qui, dans de nombreuses régions, s'est aussi traduit par des pressions en vue de réduire le nombre de pêcheurs. De telles initiatives risquent d'être vaines, ou très douloureuses pour les marins, leur famille et leurs communautés, à moins que les travailleurs visés ne soient protégés par une assurance chômage et puissent bénéficier d'une reconversion. L'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE) a bien pris la mesure du problème et a étudié les implications sociales pour les pêcheries responsables. De même, l'Union européenne s'efforce de mieux traiter les questions sociales dans sa réforme de la politique commune de la pêche [1]. En 1999, la Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche a adopté une résolution qui prie le Bureau, notamment:

> … d'examiner dans quelle mesure des stratégies d'ajustement social (comme par exemple le recyclage, la création d'emplois, les départs à la retraite anticipés et les compléments de revenus) peuvent conduire à créer des possibilités d'emploi pour les personnes ayant dû quitter le secteur.

On peut donc s'attendre à ce qu'un nouvel instrument de l'OIT doive traiter de questions telles que la gestion prévisionnelle de l'emploi et la reconversion des pêcheurs.

---

[1] F. Fischler: «L'indispensable réforme de la politique commune de la pêche», *La pêche européenne*, nos 12-13 (Bruxelles, juillet 2002).

Description générale des normes de sécurité sociale

Depuis sa fondation, l'OIT a adopté 31 conventions et 16 recommandations dans le domaine de la sécurité sociale. Bon nombre de ces instruments ne s'appliquent pas aux pêcheurs, soit parce qu'ils font l'objet d'une exclusion expresse, soit parce qu'ils ne sont pas considérés comme des «salariés», soit parce que l'Etat n'est pas toujours tenu d'assurer une protection à la totalité des travailleurs. La convention (nº 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, traite et définit dans un instrument unique les neuf principales branches de la sécurité sociale: soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, prestations aux familles, prestations de maternité, prestations d'invalidité et prestations aux survivants [2]. Toutefois, la convention dispose qu'elle ne s'applique ni aux marins, ni aux pêcheurs, car il existe des dispositions pour la protection de ces derniers dans la convention (nº 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946 [3], et dans la convention (nº 71) sur les pensions des gens de mer, 1946 [4].

Normes relatives à la protection sociale des gens de mer (et, dans certains cas, des pêcheurs)

La convention (nº 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920, dispose que «en cas de perte par naufrage d'un navire quelconque, l'armateur, ou la personne avec laquelle le marin a passé un contrat pour servir à bord du navire, devra payer à chacun des marins employés sur ce navire une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte par naufrage du navire». Le terme «marin» s'entend de «toute personne employée à bord de tout navire effectuant une navigation maritime». Le terme «navire» s'entend de «tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime» (à l'exclusion des navires de guerre). Etant donné la diversité des formes d'emploi dans le secteur de la pêche (par exemple la rémunération fondée sur le partage des prises et non sur un salaire), ladite convention n'est pas applicable à certains pêcheurs.

La convention (nº 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, dispose qu'en cas d'accident ou de maladie l'armateur doit prendre en charge le traitement médical, la nourriture et le logement des marins malades ou blessés jusqu'à leur guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de leur maladie ou de leur incapacité. La convention s'applique «à toute personne employée à bord d'un navire, autre qu'un navire de guerre, immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur et qui effectue habituellement

[2] Depuis 1952, l'OIT a adopté plusieurs autres instruments qui prévoient un niveau de protection supérieur à celui fixé par la convention nº 102. Il s'agit notamment de la convention (nº 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964, de la convention (nº 128) concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, 1967, et de la convention (nº 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969.

[3] Cette convention a été révisée par la convention nº 165 (voir ci-dessous).

[4] Cette convention, qui dispose toutefois que les Etats doivent établir ou faire établir un régime de pension pour les gens de mer qui cessent le travail en mer, stipule également que le régime peut prévoir telles exceptions que le Membre estimerait nécessaires en ce qui concerne, notamment, les personnes employées à bord ou au service des bateaux de pêche.

une navigation maritime» (article 1 (1)). Mais elle prévoit aussi que «tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pourra prévoir dans sa législation nationale telles exceptions qu'il estimerait nécessaires en ce qui concerne: *a)* les personnes employées à bord… ii) des bateaux de pêche côtière…» (article 1 (2) *a)* ii)). Au 20 septembre 2002, la convention avait été ratifiée par 16 pays [5]. Elle a été révisée par la convention nº 165 (voir ci-dessous).

La convention (nº 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, stipule que «toute personne employée à bord d'un navire, autre qu'un navire de guerre, sera assujettie à l'assurance-maladie obligatoire, que la personne soit employée comme capitaine ou comme membre d'équipage, ou à un autre titre au service du navire». Au 20 septembre 2002, cette convention avait été ratifiée par 19 pays [6]. Elle a été révisée par la convention nº 165 (voir ci-dessous).

Discussion de la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche sur la sécurité sociale des pêcheurs (novembre 1978) [7]

La commission de l'OIT qui a examiné la question de la sécurité sociale des pêcheurs en 1978 avait entre autres points inscrits à son ordre du jour celui intitulé «Pensions et assurance-maladie». Le rapport sur la législation et la pratique des Etats Membres en la matière a servi de base à ses discussions.

La commission a noté que les conventions nºs 128 et 130 permettent aux gouvernements de n'exclure de leur champ d'application les gens de mer, y compris les pêcheurs en mer, qu'à condition que ces travailleurs soient couverts par des régimes spéciaux offrant un niveau de protection équivalent. Elle a également observé que les instruments existants de l'OIT concernant la sécurité sociale des gens de mer contenaient des dispositions permettant d'exclure les pêcheurs sans spécifier de conditions. En ce qui concerne la couverture sociale, relativement limitée, des pêcheurs en général, la commission a noté les difficultés techniques, administratives et financières qui entravent l'extension de la protection en cas de maladie, d'invalidité, de vieillesse et de décès, et a souligné que l'objectif ultime était la couverture totale de toutes les catégories de personnes travaillant dans l'industrie de la pêche.

A l'issue d'un débat plus approfondi, la commission a adopté des conclusions sur la protection des pêcheurs par la sécurité sociale en cas de maladie, d'invalidité, de vieillesse et de décès, qui disposent ce qui suit:

> En ce qui concerne la législation et la pratique nationales dans le domaine de la protection en matière de sécurité sociale des pêcheurs et de leurs personnes à charge en cas de maladie, d'invalidité, de vieillesse et de décès,
>
> *a)* il est nécessaire d'élargir, dans la mesure du possible, le cercle des personnes protégées par le régime de la sécurité sociale nationale, de manière à y englober tous les pêcheurs, y inclus les indépendants et leurs personnes à charge, dans le but d'assurer une justice sociale plus poussée qui devrait s'exprimer sous la forme de conditions égales pour tous;

---

[5] Belgique, Bulgarie, Djibouti, Egypte, Espagne, Etats-Unis, France, Grèce, Italie, Libéria, Luxembourg, Maroc, Mexique, Panama, Pérou, Tunisie.

[6] Algérie, Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Djibouti, Egypte, Espagne, Ex-République yougoslave de Macédoine, France, Luxembourg, Mexique, Norvège, Panama, Pérou, Royaume-Uni, Slovénie, Yougoslavie.

[7] BIT: *Rapport de la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche* (Genève, 21-30 nov. 1978) (Genève, document GB.209/IA/3/4, 1979).

b) des efforts constants devraient être poursuivis pour améliorer la quantité et la qualité des prestations à accorder aux travailleurs dans l'industrie de la pêche; ces prestations devraient résulter de dispositions financières appropriées, en fonction du niveau de développement de chaque pays;

c) si le travail des pêcheurs est occasionnel ou saisonnier, et si le droit aux prestations de sécurité sociale est lié à la durée de l'emploi, il est souhaitable d'adapter les conditions ouvrant droit aux prestations aux circonstances particulières dans lesquelles les pêcheurs sont employés;

d) pour les pêcheurs rémunérés au moyen d'une part des bénéfices et pour les pêcheurs indépendants, il faudrait tenir compte de la fluctuation des niveaux et de la régularité de leurs revenus pour le calcul des contributions et des prestations par les régimes contributifs de la sécurité sociale;

e) pour les pêcheurs indépendants travaillant avec leur famille ou sur une échelle très réduite, il faudrait s'efforcer de parvenir aux résultats suivants: améliorer les structures annuelles de prestations afin d'assurer des soins médicaux globaux; fournir une indemnité convenable en cas d'incapacité de travail due à une maladie entraînant une suspension ou une réduction sensible du revenu; assurer un niveau approprié des pensions d'invalidité, de vieillesse et de survivants dans des conditions ouvrant droit aux prestations qui soient compatibles avec celles qui sont demandées pour les pêcheurs dépendant d'un employeur; accorder une protection réelle contre l'invalidité moyennant des mesures de réadaptation;

f) compte tenu du risque et de la tension nerveuse extrême liés aux activités de l'industrie de la pêche, il faudrait examiner la possibilité de baisser l'âge auquel les pêcheurs engagés dans l'industrie depuis un grand nombre d'années peuvent commencer à bénéficier des pensions de vieillesse et de retraite.

Discussion, à la fin des années quatre-vingt, de la sécurité sociale des pêcheurs dans le cadre de la préparation de la convention (nº 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

La question des normes de sécurité sociale pour les pêcheurs fut à nouveau abordée à la fin des années quatre-vingt dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle norme de sécurité sociale pour les marins. En 1987, lors de la 74e session (maritime) de la Conférence, un amendement, qui fut accepté, demandait l'ajout au projet de convention d'un paragraphe stipulant que «dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale». La convention ainsi adoptée, intitulée convention (nº 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, regroupe dans un instrument unique toutes les éventualités ressortissant à la sécurité sociale, auxquelles les marins peuvent être exposés. Les Etats qui ratifient la convention sont par conséquent tenus d'en appliquer les dispositions à l'égard de trois au moins des neuf branches de la sécurité sociale énoncées à l'article 3 (celles-ci correspondent aux neuf branches reprises dans la convention (nº 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, soit: soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations d'accidents du travail et de maladies professionnelles, prestations familiales, prestations de maternité, prestations d'invalidité, prestations de survivants. La convention nº 165 est entrée en vigueur le 2 juillet 1992 et n'a été ratifiée que par deux pays [8].

[8] Espagne, Hongrie.

Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche (mai 1988)

Lors de sa session de 1988, la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche n'a pas abordé la question de la sécurité sociale, mais elle a adopté une résolution sur les conditions de travail et de vie dans l'industrie de la pêche, qui disposait notamment que «[c]onsidérant que les pêcheurs ne devraient pas être exclus des dispositions relatives à la sécurité sociale … la [commission] prie le Conseil d'administration du Bureau international du Travail d'insister auprès des gouvernements et des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées pour qu'ils établissent un mécanisme approprié au niveau national afin d'étudier les dispositions des conventions susmentionnées en vue de leur application dans toute la mesure possible à l'industrie de la pêche» [9].

Réunion tripartite sur la santé et la sécurité dans l'industrie de la pêche (1999)

La Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche n'a pas examiné par le détail la question de la sécurité sociale des pêcheurs. Mais, dans l'une de ses conclusions [10], elle a noté que:

> Tout comme les travailleurs d'autres secteurs, les pêcheurs devraient avoir accès à une couverture de sécurité sociale, notamment pour des questions telles que la maladie, l'invalidité, les lésions professionnelles, les indemnités en cas de maladie, le décès et les régimes de pension.
>
> Lorsque la législation de l'Etat du pavillon ne prévoit pas d'assurance, les armateurs, quelle que soit la taille du navire, devraient contracter des polices d'assurances ou prévoir tout autre moyen de couverture de sécurité sociale approprié pour les lésions professionnelles des pêcheurs. Les assurances devraient porter sur le traitement médical, les indemnités et les prestations en cas de décès.

La réunion tripartite a également adopté une résolution concernant les activités futures de l'OIT dans le secteur de la pêche et le dialogue social, citée au début du présent chapitre.

Discussion générale sur la sécurité sociale – questions, défis et perspectives – à la 89e session (2001) de la Conférence internationale du Travail

La réflexion sur la sécurité sociale pour les pêcheurs est à envisager dans le contexte plus large de la couverture sociale universelle. Le BIT a entrepris de nouveaux travaux en la matière qui sont particulièrement pertinents pour la protection sociale des pêcheurs artisanaux et des petits pêcheurs.

A sa 89e session, la Conférence internationale du Travail a mené une discussion générale sur la sécurité sociale [11]. Elle a adopté une résolution et des conclusions concernant la sécurité sociale ainsi libellées:

> Priorité absolue doit être donnée à la conception de politiques et d'initiatives propres à faire bénéficier de la sécurité sociale ceux qui ne sont pas couverts par les systèmes en vigueur.

---

[9] BIT: *Rapport de la Commission des conditions de travail dans l'industrie de la pêche*, 1988, *op. cit.*

[10] BIT: *Note sur les travaux*, Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (Genève, 13-17 déc. 1999) (Genève, 1999), p. 30.

[11] BIT: *Sécurité sociale – questions, défis et perspectives*, rapport VI, Conférence internationale du Travail, 89e session, Genève, 2001.

> Dans nombre de pays, il s'agit des salariés des petits établissements, des travailleurs indépendants, des travailleurs migrants et des personnes occupées dans l'économie informelle, dont beaucoup sont des femmes. Quand la couverture ne peut être accordée immédiatement à ces groupes, on pourrait introduire des mécanismes d'assurance – le cas échéant sur une base volontaire – ou d'autres mesures telles que l'assistance sociale, puis les étendre et les intégrer au système de sécurité sociale à un stade ultérieur, une fois que l'intérêt des prestations a été démontré et que cela est économiquement viable. Certains groupes ont des besoins différents, d'autres ont une capacité contributive très réduite. Pour que l'extension de la sécurité sociale soit une réussite, ces différences doivent être prises en compte. Il faudrait également explorer de manière rigoureuse le potentiel de la microassurance: quand bien même elle ne peut être la base d'un système complet de sécurité sociale, elle peut constituer une première étape utile, notamment pour répondre à l'urgente nécessité d'améliorer l'accès aux soins de santé. Les politiques et initiatives relatives à l'extension de la couverture doivent s'inscrire dans le contexte d'une stratégie nationale intégrée de sécurité sociale.

Les conclusions stipulent également que:

> La sécurité sociale couvre les soins de santé et les prestations familiales et garantit la sécurité du revenu en cas d'éventualités telles que maladie, chômage, vieillesse, invalidité, accidents du travail et maladies professionnelles, maternité et perte du soutien de famille. Il n'est pas toujours nécessaire, ni même dans certains cas possible, de prévoir la même gamme de prestations pour toutes les catégories de personnes. Toutefois, les systèmes de sécurité sociale évoluent avec le temps et peuvent devenir plus complets quant aux catégories protégées et à l'éventail de prestations servies, à mesure que la situation nationale le permet. Lorsque la capacité de financer la sécurité sociale est limitée, que ce soit pas le biais des recettes fiscales générales ou de cotisations – et notamment lorsqu'il n'y a pas d'employeur pour payer une partie de la cotisation –, priorité devrait d'abord être donnée aux besoins jugés les plus pressants par les groupes concernés.

Législation et pratique nationales

La présente section se fonde sur les informations que le Bureau a été en mesure de recueillir ou qui lui ont été communiquées à propos de la sécurité sociale et sur certaines prescriptions y afférentes en matière d'assurance. Si ces informations restent relativement succinctes, elles donnent néanmoins une idée de la manière dont ces questions sont traitées dans les différents Etats Membres.

Généralités

Dans certains Etats Membres [12], les pêcheurs dans leur ensemble sont couverts par le régime national de sécurité sociale. Les prestations visent apparemment toutes les catégories couvertes par la convention nº 165 (voir plus loin des informations spécifiques sur certains de ces pays). Au Nigéria, les prestations de sécurité sociale consistent en: «primes, indemnités pour accidents du travail, assurance collective, soins médicaux gratuits, congé de maternité de six semaines à partir de l'accouchement». Au Royaume-Uni, les travailleurs du secteur de la pêche ont droit aux mêmes prestations de sécurité sociale que les autres, sous réserve, le cas échéant, d'acquitter les cotisations requises. En Indonésie, il n'existe pas de législation spéciale sur la sécurité sociale des pêcheurs. Ceux-ci peuvent s'ils le souhaitent contracter une assurance de groupe ou adhérer à l'organisme national de sécurité sociale (SOCSO). En Afrique du

[12] Danemark, Lituanie, Mauritanie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas.

Sud, la loi de 1993 (amendée) sur l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles s'applique aux pêcheurs [13].

Les pêcheurs australiens qui naviguent à l'étranger sont en principe couverts par la loi sur la navigation, qui traite de la responsabilité de l'armateur en cas de maladie ou d'accident. Les autres pêcheurs sont couverts par la législation propre à chaque Etat. De même, le Japon distingue entre les travailleurs à bord de navires couverts par la législation sur les gens de mer (qui s'applique en règle générale aux navires de plus de 30 tonneaux de jauge brute) et les travailleurs couverts par les normes générales du travail (navires de pêche de moins de 30 tonneaux de jauge brute, autres que les navires de mer). Les travailleurs à bord des navires couverts par la législation sur les gens de mer bénéficient de prestations sociales pour les soins médicaux, les accidents du travail et les maladies professionnelles, le chômage, la maternité, l'invalidité, et de prestations de survivants. Les autres bénéficient en règle générale du régime de sécurité sociale applicable à l'ensemble des travailleurs.

Au Canada, en Colombie-Britannique, les pêcheurs ayants droit sont couverts par une assurance chômage en vertu du Règlement sur l'assurance-chômage (pêche) [14] du ministère du Développement des ressources humaines Canada (DRHC). Les pêcheurs syndiqués bénéficient de prestations définies par les conventions collectives en matière de retraite, de soins médicaux et de décès. A Terre-Neuve et au Labrador, les pêcheurs (et les travailleurs employés à la transformation du poisson) sont couverts, pour les accidents du travail, par la loi sur la santé et la sécurité sur le lieu de travail et l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles [15]. Cette loi dispose que tous les travailleurs sont couverts pour la perte de salaire et les frais médicaux en cas de lésions. Elle prévoit également le versement de prestations de survivants en cas d'accident mortel.

En Inde, les prestations de sécurité sociale pour les pêcheurs sont réglementées par le régime national de protection sociale des pêcheurs. Celui-ci traite de tous les aspects liés au développement des villages modèles de pêcheurs et des programmes dits «d'épargne et de secours». Ces programmes prévoient que les pêcheurs et l'Etat cotisent à un fonds d'aide aux pêcheurs durant les périodes creuses. L'encadré 6.1 ci-dessous donne des détails sur les programmes de sécurité sociale dans le secteur des pêcheries de l'Etat du Kerala.

---

[13] J. Dahl et A. Masarakufa, *op. cit.*

[14] Ce règlement définit le «pêcheur» comme étant un travailleur indépendant se livrant à la pêche, y compris toute personne qui, n'étant pas liée par un contrat de louage de services ni ne pratiquant la pêche pour son divertissement personnel ou celui d'une autre personne, se livre à l'une des activités suivantes: *a)* la réalisation d'une prise; *b)* les travaux se rapportant à la réalisation ou à la manutention d'une prise, qu'il s'agisse de charger, décharger, transporter ou traiter la prise de l'équipage dont elle est membre, ou de préparer, réparer, désarmer ou remiser le bateau de pêche ou les engins de pêche utilisés par cet équipage pour effectuer ou manutentionner la prise, dans les cas où elle participe également à la réalisation de la prise; ou *c)* la construction d'un bateau de pêche qu'elle-même ou l'équipage dont elle est membre utilisera pour effectuer une prise.

[15] La loi stipule toutefois que «… au titre de la réglementation relative ... aux pêcheurs exerçant leur activité dans la province ou en dehors, ou sur les eaux territoriales de la province ou dans leur voisinage, ou résidant dans la province … les dispositions de cette loi peuvent s'appliquer, dans la mesure où la réglementation le prévoit», et que «lorsqu'il apparaît … que cette loi ou autre réglementation est inadéquate ou inapplicable au regard de la situation des pêcheurs, du secteur de la pêche, ou des acquéreurs de poisson ou autre destinataire de ce produit, la commission peut, par voie réglementaire ou autre, édicter des règles et prendre les décisions qui lui paraissent justes et pertinentes, l'intention étant que la loi s'applique si possible aux pêcheurs et qu'ils en bénéficient».

Encadré 6.1
Programmes de sécurité sociale dans le secteur des pêcheries de l'Etat du Kerala, Inde

Les régimes sociaux de la Fédération/coopérative pour le développement des pêcheries (Matsyaboard) de l'Etat du Kerala garantissent des prestations d'assurance, de maladie, de maternité, de santé, de vieillesse etc. et sont d'une importance cruciale pour ces populations qui vivent de la pêche. On citera l'exemple du régime d'assurance collectif. La pêche est l'une des activités professionnelles les plus dangereuses, aussi est-il impératif d'assurer les employés et les équipements. Entre 1986 et 1998, la caisse d'assurance a indemnisé 1 096 décès. Autrement dit, au Kerala, la pêche en mer fait un mort tous les quatre jours. Aucun autre métier n'est aussi dangereux. Et pourtant, aussi risqué que soit ce métier, il n'a été couvert par les assurances que très tardivement, et cela seulement après de multiples demandes de la communauté des pêcheurs. La pension de retraite, la prestation la plus prisée du Matsyaboard, est en même temps celle qui intéresse le plus grand nombre de bénéficiaires. Les pêcheurs atteignant l'âge de 60 ans peuvent prétendre à une pension de retraite dans le cadre de ce régime s'ils satisfont à certaines conditions. Les régimes du Matsyaboard couvrent les différentes périodes de la vie du pêcheur. Le financement des programmes est assuré par le gouvernement de l'Etat du Kerala, les pêcheurs, les négociants, les exportateurs et les armateurs. La perception des cotisations de la part des exportateurs a toutefois connu quelques difficultés.

Source: Extrait de J. Kurien et A. Paul: *Nets of Social Safety: An analysis of the growth and changing composition of social security programmes in the fisheries sector of Kerala State, India* (Collectif international d'appui aux pêcheurs, Chennai, Inde, 2000).

En Norvège, les travailleurs de la pêche sont assurés dans le cadre du régime national norvégien de sécurité sociale. Etant donné que tout ou partie de la rémunération des pêcheurs est calculé sur la base d'un système de partage de la prise, ceux-ci sont réputés indépendants au regard de la fiscalité et de la sécurité sociale, alors qu'ils font partie d'un équipage et sont de ce fait traités comme des salariés en d'autres circonstances. Une personne dont la pêche est l'activité principale et qui est inscrite dans une catégorie spécifique du registre de la pêche a droit aux mêmes prestations que les autres travailleurs. La cotisation du pêcheur est assimilée à une «taxe sur les produits». Le régime national d'assurance donne droit au versement d'une indemnité en cas de maladie, d'absence pour maladie professionnelle ou de chômage.

L'Espagne s'est dotée d'une loi spéciale sur la sécurité sociale applicable à l'ensemble des gens de mer, y compris les pêcheurs. L'un des avantages de ce système est que tous les pêcheurs, y compris ceux pratiquant la pêche artisanale, sont couverts par le régime de sécurité sociale, de sorte qu'il est plus facile de cibler les programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur de la pêche.

Suite à la mise en œuvre d'un programme élaboré de concert avec le Syndicat tunisien de l'agriculture et des pêcheries, le Bureau a récemment entrepris la réalisation d'une étude destinée à évaluer l'extension du dispositif de sécurité sociale aux marins de

Tunisie. Des résultats de cette étude se dégagent deux approches possibles de la sécurité sociale des pêcheurs. L'une d'elles consiste à instituer une assurance contre les accidents du travail et les maladies professionnelles, dont la prime serait fixée sous forme de montant forfaitaire par bateau, selon le modèle couramment appliqué. Dans l'autre approche, les cotisations de l'employeur pourraient être prélevées sous la forme d'une taxe sur le produit de la vente des prises sur les marchés de gros. Les fonds ainsi collectés seraient ensuite versés à la Caisse nationale de sécurité sociale. Dans les deux cas, les pêcheurs acquitteraient une cotisation dans le cadre d'une procédure simplifiée (par exemple l'apposition de timbres sur un carnet). Les informations collectées dans ce cadre seraient utilisées pour déterminer le droit des pêcheurs aux prestations [16].

Pêcheurs non nationaux ou non résidents

Au Danemark, les pêcheurs non nationaux ayant signé un contrat d'embauche à bord d'un navire danois sont réputés domiciliés au Danemark et bénéficient généralement des prestations de sécurité sociale. En Nouvelle-Zélande, en revanche, l'accès aux prestations dépend de la domiciliation du marin. Selon la législation de ce pays, seules les personnes résidant régulièrement en Nouvelle-Zélande ont droit aux prestations de sécurité sociale. Les travailleurs migrants résidant en Nouvelle-Zélande à titre temporaire n'ont pas droit à ces prestations.

Exemples de prestations spéciales pour les pêcheurs

Soins médicaux et maladie, accidents du travail, invalidité

Au Japon, les travailleurs visés par la loi sur les gens de mer sont couverts par un régime spécial d'assurance maladie. Ceux qui ne relèvent pas de cette loi sont couverts par la législation générale sur l'assurance maladie ou, s'ils ont le statut d'indépendants, par la loi nationale sur l'assurance maladie. Ces deux lois prévoient des prestations pour les consultations, les médicaments et fournitures médicales, les traitements d'urgence et les soins à domicile. Le régime d'indemnisation des travailleurs couvre l'ensemble des travailleurs (à l'exception notamment des marins – qui sont couverts par la loi sur les gens de mer). Toutefois, dans les entreprises de pêche employant jusqu'à cinq personnes à bord de navires de moins de 5 tonneaux, opérant dans des zones désignées où le taux d'accident est faible, l'employeur – les travailleurs à la majorité – a le choix d'adhérer ou non au régime d'assurance.

A Maurice, le décret de 1997 sur la rémunération des pêcheurs des bancs et des travailleurs des installations frigorifiques (Banks Fishermen and Frigo-workers (Remuneration Order)) dispose qu'un employeur doit souscrire une police d'assurance de type non contributif pour une indemnisation qui ne peut pas être inférieure à 50 000 Rs Mau en cas de décès ou de blessure par accident survenu en cours d'emploi. Le décret énonce également qu'en cas d'incapacité de travail certifiée par un médecin présent à bord du navire ou, en l'absence de médecin, par le capitaine l'employeur verse au travailleur, en sus de sa rémunération, une indemnité de 70 Rs Mau pour les jours fériés.

[16] BIT: M. Chaabane: *Towards the universalization of social security: The experience of Tunisia*, ESS Paper No. 4, Service des politiques et du développement de la sécurité sociale (Genève, 2002), pp. 21-22.

En Norvège, le régime national d'assurance garantit aux travailleurs inscrits au registre de la pêche le droit de percevoir des prestations financières en cas de maladie, de congé pour maladie professionnelle ou de chômage.

En République de Corée, les travailleurs ont droit au remboursement des traitements médicaux en cas de maladie, professionnelle ou non, et en cas d'invalidité consécutive à un accident du travail ou une maladie professionnelle. Tous les employés à bord de navires de pêche ont droit aux prestations de l'assurance maladie, à savoir: soins médicaux, prestations de maladie et d'accident, soins préventifs, rééducation, éducation à la santé, promotion de la santé.

Prestations de vieillesse/pensions de retraite

Les pêcheurs de Norvège sont couverts par un régime de retraite spécial, indépendant du régime national d'assurance, qui leur garantit des prestations complémentaires entre 60 et 67 ans. Pour avoir droit à la «pension des pêcheurs», les travailleurs doivent avoir cotisé à la sécurité sociale durant au moins 750 semaines. Cette retraite est administrée par le fonds de garantie des pêcheurs, qui relève du ministère des Pêcheries. A partir de 67 ans, les pêcheurs rejoignent le régime général de retraite, sous réserve qu'ils aient cotisé au moins 750 semaines (environ quinze ans). Le montant maximal de la pension de retraite est atteint au bout de 1 560 semaines de cotisation (trente ans). Le montant de la retraite dépend de la durée de service.

Au Pérou, il existe un fonds spécial qui permet aux pêcheurs de partir à la retraite dès 55 ans s'ils ont travaillé dans le secteur pendant vingt-cinq ans et acquitté un nombre minimal de cotisations. Si ces conditions ne sont pas remplies, la pension est réduite. En cas de décès du mari, la veuve perçoit 50 pour cent de la pension et les enfants de moins de 18 ans 20 pour cent si les conditions susmentionnées sont remplies. D'autres prestations sont prévues pendant une période maximale de trois ans pour les veuves et les enfants de pêcheurs décédés qui n'ont pas droit à une retraite complète mais ont cotisé pendant un certain temps.

Au Portugal, l'âge d'admissibilité à la retraite dans le cadre du régime général est 65 ans. Un décret prévoit des régimes spéciaux pour les pensions d'invalidité et de vieillesse, qui peuvent être accordées aux pêcheurs professionnels titulaires d'une licence qui satisfont à certains critères. Les travailleurs des pêcheries peuvent exercer leur droit à la retraite à partir de 55 ans après trente ans de service (contre trente années civiles de cotisation pour les travailleurs ressortissant au régime général) – dont au moins quinze ans à bord de navires de pêche. Les pêcheurs souffrant d'une incapacité physique liée au travail peuvent prétendre à une pension de retraite spéciale à partir de l'âge de 50 ans s'ils ont quarante ans de service. Cette législation s'applique également aux salariés, aux travailleurs payés «à la part» et aux travailleurs réputés indépendants. Un autre décret autorise le départ à la retraite à 50 ans si le travailleur a cotisé pendant quarante ans[17].

En République de Corée, le personnel des navires de pêche est assuré par son employeur. Les marins coréens travaillant à bord de navires battant pavillon étranger sont automatiquement assurés par les services de leur province d'origine. Tous les

[17] OCDE: *Pour des pêcheries responsables. Implications économiques et politiques* (Paris, 2000), annexe 1, p. 72.

personnels des navires de pêche ont droit aux prestations de retraite, d'invalidité, de survivants, etc. au titre des dispositions pertinentes de la loi nationale sur les pensions.

Dans certains pays en développement, les communautés de pêcheurs artisanaux bénéficient traditionnellement de dispositions particulières qui prennent en compte les besoins des pêcheurs âgés. Certaines prévoient par exemple à leur intention des zones de pêche spéciales, plus près de la côte et moins exposées aux intempéries.

Prestations de chômage

Au Canada, la législation fédérale prévoit pour les pêcheurs une assurance chômage et des programmes spéciaux d'assurance vieillesse. Certaines provinces ont institué des prestations complémentaires pour les travailleurs âgés. Pour avoir droit aux prestations, un pêcheur indépendant doit tirer de son activité un revenu minimum, de même que le pêcheur salarié doit pour sa part effectuer un nombre d'heures minimum. Les périodes de prise en charge varient selon qu'il s'agit de pêcheries d'été ou d'hiver[18].

En Irlande, les pêcheurs bénéficient des mêmes prestations liées à l'assurance que tout autre adhérent au régime d'assurance sociale, s'il est financé tant par des cotisations patronales que par des cotisations salariales. Toutefois, les pêcheurs payés selon le système de partage peuvent cotiser à un régime spécial qui leur donne droit à des prestations de chômage. Une loi adoptée en 1999 prévoit un régime spécial d'assistance en cas de chômage pour les pêcheurs à faible revenu[19].

En Norvège, les pêcheurs ont droit à une allocation de chômage versée par le fonds de garantie («Garantikassen») à partir du quatrième jour de chômage. En 2002, cette allocation était de 315 couronnes norvégiennes (NKr) si le pêcheur est enrôlé à bord d'un navire. L'armateur ou le capitaine est tenu de demander le versement de l'allocation chômage si le navire n'est pas en activité pour les raisons suivantes: panne de machines, naufrage, maladie de l'équipage, obstruction exceptionnelle par la glace, manque de personnel, impossibilité de débarquer les prises pour cause de grève ou de lock-out, prolongation inattendue d'un arrêt pour réparations, interdiction inopinée de l'activité édictée par la Direction des affaires maritimes de Norvège ou la direction des pêcheries. Lorsque le marin n'est plus enrôlé à bord d'un navire, il sollicite l'allocation chômage en notifiant le motif: cessation d'emploi pour cause de suspension de la pêche par voie réglementaire, fin de la saison, problèmes de livraison, pêche non rentable; chômage consécutif au service militaire, à la maladie, à la vente du navire ou à sa condamnation.

Autres formes de protection

Dans quelques pays, l'armateur est tenu de contracter certains types d'assurance offrant une protection en cas de décès, d'accident ou de maladie; dans d'autres cas, les travailleurs sont couverts par des programmes d'indemnisation ou des dispositifs plus généraux[20]. Souvent, les armateurs à la pêche constituent des sociétés mutuelles

---

[18] *Ibid.*, p. 76.

[19] *Ibid.*, p. 79.

[20] Le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable prévoit, à l'article 8.2.8, que «Les Etats du pavillon devraient faciliter l'accès des propriétaires et des affréteurs de bateaux de pêche aux services d'assurance. Les propriétaires ou affréteurs de navires de pêche devraient être suffisamment assurés pour protéger les équipages de ces navires et leurs intérêts, pour indemniser les tierces parties en cas de pertes et de dommages et pour protéger leurs propres intérêts.»

maritimes. Fondées sur la coopération entre les membres, elles assurent leurs sociétaires à des tarifs modérés. Les primes sont initialement évaluées sur la base de l'expérience, mais d'autres évaluations peuvent intervenir en cours d'année pour couvrir des frais imprévus (lorsque les sinistres coûtent plus cher que prévu). Afin de maîtriser les coûts, ces mutuelles cherchent à sensibiliser leurs membres à la sécurité; elles peuvent aussi limiter les adhésions.

Reconversion des pêcheurs

Plusieurs pays ont également établi des programmes de recyclage. Le Japon s'est doté d'une législation spéciale, qui offre une aide aux pêcheurs ayant perdu leur emploi suite à la conclusion d'accords internationaux. Le programme prévoit une subvention de formation destinée à faciliter la transition vers un nouvel emploi. En Espagne, un décret a établi des dispositifs spéciaux de reconversion. L'Institut social de la marine, après les suppressions d'emplois causées par l'absence d'accord sur la pêche entre l'Union européenne et le Maroc, a tenu des consultations individuelles avec les pêcheurs en vue d'élaborer un plan de formation visant à réinsérer ces travailleurs dans d'autres domaines d'activité.

Souvent, les pêcheurs possèdent des qualifications (navigation, mécanique etc.) qui se prêtent à une reconversion dans la marine marchande ou à bord de navires ravitailleurs au large. Au Royaume-Uni, une comparaison des manuels de formation aux professions de la pêche et de la marine marchande fait apparaître que les filières se recoupent et qu'un pêcheur ne devrait pas avoir à recommencer la partie de la formation commune aux deux secteurs. Une approche «modulaire» pourrait faciliter la reconnaissance des brevets de capacité des pêcheurs pour qu'ils puissent entrer non seulement dans la marine marchande mais aussi dans d'autres secteurs.

Conclusions

Sur la base des informations dont dispose le Bureau, il apparaît que:

- La majorité des artisans pêcheurs et des petits pêcheurs sont dépourvus de protection sociale parce qu'ils exercent leur activité dans des pays où la plupart des travailleurs n'en bénéficient pas non plus.
- Dans de nombreux pays, les pêcheurs, en particulier lorsqu'ils sont rémunérés à la part, ne bénéficient pas toujours du même niveau de protection sociale que les travailleurs en général, du fait de la nature de leur relation d'emploi (travailleurs «indépendants»).
- La pêche est une activité dangereuse, et il est donc particulièrement important que les pêcheurs et les personnes à leur charge bénéficient de prestations en cas de décès, de maladie et d'accident.
- Compte tenu des projets de réduction de la capacité de pêche, il pourrait s'avérer nécessaire d'améliorer l'assurance chômage et les programmes de reconversion pour les pêcheurs.
- Il existe dans plusieurs Etats Membres des exemples de programmes de protection sociale spécifiquement conçus pour le secteur de la pêche, mais ils ne sont sans doute pas très répandus.

CHAPITRE VII

ADMINISTRATION, MISE EN APPLICATION, CONSULTATION ET COORDINATION

Le contrôle par l'Etat du pavillon

Instruments internationaux

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que «Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon» (Partie VII «Haute mer», Section 1 «Dispositions générales», article 94 «Obligations de l'Etat du pavillon», paragraphe 1), et que «Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne: *a)* la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité; *b)* la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables; *c)* l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages» (paragraphe 3).

Deux instruments de l'OIT portent spécifiquement sur l'inspection du travail dans le secteur maritime: la convention (nº 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, et la recommandation nº 185 qui l'accompagne [1]. La convention nº 178 dispose que «[t]out Membre auquel s'applique la convention devra assurer un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer» [2]. Elle engage également les Etats à créer «une autorité centrale de coordination» qui «devra coordonner les inspections entièrement ou partiellement consacrées aux conditions de travail et de vie des gens de mer, et établir des principes à respecter». La convention contient également des dispositions concernant la fréquence des inspections, les inspections faisant suite à des plaintes ou à des changements significatifs apportés à la construction ou aux aménagements du navire, les qualifications des inspecteurs, les procédures de retenue des navires, les sanctions et autres questions. Elle s'applique aux navires de mer de plus de 500 tonneaux de jauge brute. Elle stipule que «[p]our autant que l'autorité centrale de coordination le juge réalisable, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, les dispositions de la convention s'appliqueront aux bateaux de pêche maritime commerciale».

Les cinq conventions de l'OIT visant spécifiquement le secteur de la pêche traitent les questions d'administration et d'application de manière variable. La convention

---

[1] La convention (nº 81) sur l'inspection du travail, 1947, prévoit un système d'inspection du travail afin d'assurer l'application des dispositions légales relatives aux conditions de travail et à la protection des travailleurs dans les établissements industriels et, pour autant que les Etats qui la ratifient acceptent cette extension, dans les établissements commerciaux.

[2] Dans la convention nº 178, l'expression «conditions de travail et de vie des gens de mer» désigne «les conditions telles que celles concernant les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service de table, le logement de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accident, le bien-être et les questions connexes, le rapatriement, les conditions et modalités d'emploi soumis à la législation nationale, et la liberté syndicale telle qu'elle est définie dans la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, de l'Organisation internationale du Travail».

(nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, la convention (nº 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, et la convention (nº 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, n'incluent pas de dispositions spécifiques d'application. Toutefois, la convention (nº 125) sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966, prévoit des mesures de mise en application (articles 14 et 15) de même que la convention (nº 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966 (articles 3, 4 et 5).

La Convention et le Protocole de Torremolinos de 1993 prévoient la mise en œuvre de contrôles (règle 6) débouchant sur l'émission ou la validation de certificats (règle 7) visant à garantir que les navires se conforment à ses prescriptions.

La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille – Convention STCW-F – renferme des dispositions d'application à l'article 1, *Obligations générales*, ainsi qu'à l'article 7, *Dispositions nationales*, qui énonce des sanctions et des mesures disciplinaires.

Le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable stipule, au paragraphe 8.2.5, que:

> Les Etats du pavillon devraient veiller à ce que soient respectées, en ce qui concerne les navires de pêche et les pêcheurs, les prescriptions de sécurité appropriées conformément aux conventions internationales, aux codes d'usages internationalement adoptés et aux directives facultatives. Les Etats devraient adopter des prescriptions appropriées de sécurité pour tous les bateaux de petite taille qui ne sont pas couverts dans les conventions internationales, codes d'usages ou directives facultatives.

Instruments régionaux

La directive du Conseil 93/103/CE du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche dispose, à l'article 3, paragraphe 1, que «Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que: *a)* les armateurs s'assurent que leurs navires soient utilisés sans compromettre la sécurité et la santé des travailleurs, notamment dans les conditions météorologiques prévisibles, sans préjudice de la responsabilité du capitaine» et, au paragraphe 2, que «Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les navires fassent l'objet, en ce qui concerne le respect de la présente directive, de contrôles périodiques par des autorités spécifiquement investies de cette mission. Certains contrôles concernant le respect de la présente directive peuvent être effectués en mer.» L'article 7 2) stipule que «Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que, afin de préserver la sécurité et la santé des travailleurs, l'armateur fournisse au capitaine les moyens dont celui-ci a besoin pour satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la présente directive». L'article 13, *Dispositions finales*, dispose que «Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive au plus tard le 23 novembre 1995.»

Législation et pratique nationales

La mise en application effective de la législation nationale est assurée par les moyens suivants:

- désignation de l'autorité compétente chargée de la mise en application des dispositions pertinentes;

- maintien d’un système efficace d’inspection;
- prescription de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées en cas d’infraction.

Autorités compétentes

La mise en application des programmes, lois et règlements nationaux concernant les conditions de vie et de travail dans le secteur de la pêche intéresse ou devrait intéresser notamment le ministère du Travail, le ministère des Affaires maritimes, les ministères responsables des pêcheries et les autorités sanitaires. La pêche étant souvent réglementée au niveau local, la coordination est essentielle à ce niveau mais aussi au niveau central ou fédéral.

Questions traitées dans les cinq conventions de l’OIT relatives au secteur de la pêche

En ce qui concerne la protection des jeunes pêcheurs, l’autorité compétente pour la mise en application des conventions est le plus souvent le ministère du Travail, parfois en coopération avec le tribunal des mineurs[3] ou l’autorité responsable des affaires maritimes, navales ou portuaires, ou des transports[4].

Dans certains pays, l’application de la législation relative à l’examen médical des pêcheurs relève de la compétence des autorités maritimes, navales ou portuaires, ou de l’autorité responsable des transports[5]. Dans d’autres pays[6], cette tâche incombe aux services de santé publique et de sécurité sociale (y compris la santé dans les ports). Quelques Etats (par exemple l’Allemagne) confient entièrement cette responsabilité aux associations d’assurance.

Dans plusieurs Etats[7], la seule autorité compétente pour la mise en application de la législation relative aux contrats d’engagement des pêcheurs est l’autorité responsable des transports ou des affaires maritimes, navales ou portuaires. Certains pays (par exemple le Costa Rica) prévoient une coopération avec le ministère du Travail. Quelques-uns (Equateur, Tunisie) considèrent que le ministère de l’Agriculture ou de la Pêche est la seule autorité compétente.

Dans de nombreux Etats, la législation concernant les brevets de capacité des pêcheurs relève exclusivement de la compétence de l’autorité maritime, navale, portuaire ou de l’autorité des transports[8]. Dans certains pays (par exemple la Pologne), la mise en application relève de l’autorité du travail. Quelques autres (par exemple le Mexique) prévoient une coopération entre les services de l’agriculture ou de la pêche et ceux des affaires maritimes, navales ou portuaires. Un seul pays (Allemagne) confère l’entière responsabilité de l’application aux associations d’assurance.

---

[3] Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112).

[4] Mexique (a ratifié la C.112).

[5] Australie, République de Corée, Danemark, Norvège, Nouvelle-Zélande.

[6] Equateur, Guatemala, Lituanie, Maurice, Nigéria, Roumanie.

[7] Australie, République de Corée, Danemark, Espagne, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Roumanie.

[8] Belgique, Chili, Danemark, Lituanie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Sénégal, République arabe syrienne, Roumanie.

Pour ce qui est du logement de l'équipage, dans plusieurs Etats Membres [9], l'autorité compétente est l'autorité maritime, navale ou portuaire, ou l'autorité des transports. Dans quelques autres [10], l'application de la législation pertinente est assurée par une coopération entre l'autorité du travail et l'autorité maritime, navale ou portuaire. Dans d'autres encore [11], elle incombe à l'autorité de l'agriculture ou de la pêche et à l'autorité maritime, navale ou portuaire. Dans un pays (Sierra Leone), l'autorité de l'agriculture et de la pêche est seule compétente. Quelques Etats confèrent la responsabilité de l'application entièrement aux associations d'assurance (Allemagne) ou partiellement aux syndicats (Azerbaïdjan).

Questions de sécurité et de santé au travail

Les lois et règlements ayant trait aux questions de sécurité et de santé au travail relèvent souvent des autorités responsables de la sécurité maritime [12], des commissions des accidents du travail (Canada), du ministère du Travail ou du ministère de la Pêche. Les représentants syndicaux participent parfois à la surveillance de l'application des dispositions des conventions collectives renvoyant à des lois ou règlements. Dans bien des cas, cette responsabilité intéresse plusieurs administrations. Au Mexique, ces questions sont traitées par les capitaines des navires et les consulats mexicains à l'étranger, conformément à la loi sur la navigation. Le service d'inspection navale est chargé de l'inspection des navires. En Nouvelle-Zélande, l'autorité responsable de la sécurité maritime est chargée d'assurer la sécurité et la santé au travail des marins, de suivre et de passer en revue les questions de sécurité dans le secteur maritime et de promouvoir le respect des prescriptions pertinentes. La Garde côtière et maritime du Royaume-Uni prévoit des contrôles des navires ainsi que des inspections fortuites. En Espagne, il incombe aux services d'inspection du travail et de la sécurité sociale de veiller au respect de la réglementation, avec l'appui et la collaboration de l'Institut national de sécurité et santé au travail. Au Chili, c'est à la Direction générale du territoire maritime et de la marine marchande qu'il incombe de veiller à l'application des lois et des instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution marine; toutefois, la responsabilité de l'assurance contre les accidents du travail et les maladies professionnelles relève des organisations patronales d'assurances mutuelles, tandis que le ministère de la Santé contrôle la situation dans le domaine de la santé; enfin, le ministère du Travail assure les inspections et veille au respect des normes en matière de sécurité et de santé au travail. L'Autorité maritime du Danemark est compétente en matière de réglementation de la sécurité et de la santé des marins et des pêcheurs au Danemark. Elle est secondée par les Services de sécurité et santé au travail (voir encadré 7.2 concernant le Conseil de santé au travail des pêcheries). En Italie, le ministère des Transports et des Affaires maritimes, les services de santé locaux et les commissions de la santé dans le secteur maritime supervisent la législation relative à la sécurité et à la santé à bord des navires de pêche.

[9] Belgique, Danemark, France, Grèce, Japon, Mexique, Norvège, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni.

[10] Azerbaïdjan, Brésil, Espagne.

[11] Fédération de Russie, Slovénie, Ukraine.

[12] République de Corée, Danemark, Mexique, Mozambique, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni.

Coordination entre ministères et organismes

La mise en application des dispositions régissant les conditions de vie et de travail des gens de mer, notamment les questions de sécurité et de santé, étant assurée par plusieurs ministères et organismes à la fois, il est impératif qu'existe entre eux une bonne coordination. La question a été évoquée lors de la Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche:

> Les gouvernements devraient assurer la collaboration de tous les ministères et organismes (nationaux, régionaux et locaux) intéressés par la question de la sécurité et de la santé des pêcheurs, en cherchant à éviter les activités redondantes. Les fonctionnaires chargés des questions liées à la sécurité et à la santé dans le secteur de la pêche devraient disposer d'une connaissance étendue de ce secteur et de ses problèmes spécifiques en matière de sécurité et de santé.

Des mécanismes de coordination ont été établis dans plusieurs pays.

Dans l'Etat du Queensland, en Australie, il existe un protocole d'accord entre la Division de la santé et de la sécurité au travail et le Service de la sécurité maritime. Ce protocole, qui a été signé par les dirigeants de ces deux organismes, précise les prescriptions légales relatives aux navires (y compris les navires de pêche) mouillant dans les ports du Queensland.

Au Canada, le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) a constitué, en 2001, un comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche (auparavant le CCMC traitait des questions relatives à la pêche dans le même cadre que les transports maritimes et la navigation de plaisance). Au niveau des provinces, en Colombie-Britannique, prévaut une coordination approfondie et permanente entre la Commission des accidents du travail (Workers' Compensation Board), la Garde côtière canadienne et d'autres organismes associés à la réglementation de la sécurité et de la santé dans l'industrie de la pêche. A Terre-Neuve a été créé un comité provincial composé de représentants des acteurs locaux, chargé d'adresser des recommandations au CCMC. Il existe également un groupe de travail dans lequel sont représentés: le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne, le Syndicat des travailleurs des pêcheries, de l'alimentation et branches connexes (FFAW), Développement des ressources humaines Canada, Transport Canada et la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail (CSSIAT). La Commission de certification des pêcheurs professionnels (PFHCB) opère en étroite coopération avec Transport Canada, la Garde côtière et le FFAW sur les questions de santé et de sécurité du personnel à bord des navires de pêche (voir encadré 7.1 ci-après exposant les objectifs et la composition de cet organisme). Des protocoles ont été signés avec les instances fédérales, Transport Canada et le ministère des Pêches et des Océans, en ce qui concerne la notification des accidents, incidents et plaintes intervenant dans les zones de travail.

Au Mexique, le Secrétariat de l'agriculture, de l'élevage, de la pêche et de l'alimentation organise des réunions dans lesquelles sont étudiés les différents problèmes des travailleurs de la pêche. Les coopératives de pêche y sont représentées, de même que les armateurs. Dans le domaine de la sécurité, chaque entité fédérale constitue une commission consultative de sécurité et santé au travail chargée d'étudier et de proposer l'adoption de toutes les mesures préventives requises pour réduire les risques sur les lieux de travail relevant de sa juridiction.

Au Royaume-Uni a été signé un protocole d'accord entre la Garde côtière et maritime et l'Association des services de santé portuaires, qui prévoit des actions coordonnées afin d'assurer le respect des normes de sécurité et d'hygiène à bord de tous les navires.

Encadré 7.1
La consultation et la coordination au Canada

A Terre-Neuve, la Commission de certification des pêcheurs professionnels (PFHCB), instituée par la loi sur les pêcheurs professionnels, poursuit les objectifs suivants:

- promouvoir les intérêts des pêcheurs en tant que catégorie professionnelle;
- définir les normes de professionnalisation;
- assumer un rôle consultatif auprès des gouvernements fédéral et provinciaux pour l'élaboration de politiques conformes à l'intérêt collectif des pêcheurs, dans les domaines suivants: conservation des ressources, amélioration de la qualité du poisson, rémunération raisonnable, optimisation de la valeur des produits, sécurité des pêcheurs et du public;
- instituer et superviser un système d'enregistrement des pêcheurs;
- concevoir, évaluer et promouvoir des cours dans le cadre du programme de professionnalisation;
- délivrer des certificats d'accréditation;
- instaurer un code d'éthique pour les pêcheurs professionnels et en superviser l'application;
- appliquer des sanctions à l'encontre des pêcheurs qui enfreignent le code d'éthique;
- mettre en place une procédure d'appel indépendante pour les pêcheurs.

La commission de 15 membres nommés par le ministère des Pêcheries et de l'Aquaculture de Terre-Neuve et du Labrador se compose de: sept représentants de l'organisation reconnue par l'Office des relations du travail en tant qu'instance de représentation des pêcheurs aux fins de la négociation collective; un représentant de l'Association des coopératives de pêcheurs de Terre-Neuve et du Labrador; un représentant du Département des pêcheries et de l'aquaculture; un représentant du Département de l'éducation; deux représentants du ministère des Pêches et des Océans (Canada); un représentant du ministère du Développement des ressources humaines (Canada); un représentant d'un établissement d'enseignement postsecondaire; et un représentant général choisi par le ministre.

Source: http.//www.pfhcb.com (20 sept. 2002).

Aux Etats-Unis, l'Administration de la sécurité et de la santé des travailleurs (OSHA) est compétente en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche marchande «non inspectés» qui ne sont pas couverts par la réglementation du Service des gardes-côtes. Les prérogatives de ces deux organismes sont définies par la législation et par un protocole d'accord.

Au Viet Nam, en 1997, le Premier ministre a chargé plusieurs instances gouvernementales (ministère des Transports et des Communications, ministère de la Défense, ministère des Finances, ministère du Plan et de l'Investissement, Commission centrale de prévention et de lutte contre les inondations et les tempêtes, Commission de recherche des personnes disparues de l'aviation civile et de la marine, Direction générale des postes et télécommunications, commissions de citoyens des villes et provinces) de collaborer pour procéder à la réforme de la réglementation relative à la sécurité et aux secours et prendre des mesures dans les domaines suivants: formation et qualifications en matière de sécurité; dotation d'équipements de protection et de secours; service d'informations climatologiques et météorologiques et de sécurité en mer; financement et déploiement des premiers secours. Le Groupe chargé de la sécurité dans l'industrie de la pêche participe régulièrement aux réunions (deux fois par an).

Le système d'inspection

Considérations générales

Inspecter les conditions de travail des pêcheurs n'est pas une tâche facile dans beaucoup de pays qui n'ont pas de législation en la matière, en particulier pour les petites embarcations. Et même lorsque la loi existe, il arrive souvent que seule une infime partie de la flotte de pêche soit soumise à inspection, que ce soit faute de ressources ou du fait de l'éloignement des communautés de pêcheurs.

A ce sujet, la Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche a adopté les conclusions suivantes:

> Les lois et réglementations, essentielles lorsqu'il s'agit de promouvoir la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, ne sont utiles que si elles sont appliquées. Les organismes gouvernementaux chargés de faire appliquer les lois doivent disposer des ressources suffisantes leur permettant de veiller à ce que les prescriptions en matière de sécurité et de santé soient appliquées grâce à la mise en place, notamment, de services d'inspection des navires appropriés.
>
> Les Etats du pavillon devraient s'assurer du respect des prescriptions nationales et des normes internationales minima en ce qui concerne les conditions sociales, la sécurité et la santé et l'environnement à bord des navires de pêche battant leur pavillon.

L'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche relève parfois de la législation générale sur la sécurité et la santé au travail.

En Australie, par exemple, la nomination des inspecteurs est régie par la loi de 1995 sur la santé et la sécurité au travail. Au Queensland, les inspecteurs du travail relèvent de la législation fédérale. Ils inspectent les lieux de travail sur une base contractuelle, à la suite de plaintes ou d'incidents, ou dans le cadre de programmes de visites fortuites, de visites éclair ou de visites ciblées. Il existe aussi des programmes spéciaux pour les secteurs à hauts risques.

Au Canada, en Colombie-Britannique, les contrôles sont effectués par les inspecteurs de la Commission des accidents du travail.

Au Japon, il est fait une distinction entre le personnel des navires relevant de la loi sur les gens de mer et les travailleurs relevant des normes générales du travail. Les inspections sont effectuées par des inspecteurs du travail maritime, qui sont rattachés aux bureaux régionaux et locaux du ministère des Transports ou aux bureaux du

ministère des Affaires maritimes. En vertu de la loi sur les gens de mer, les inspecteurs peuvent contrôler n'importe quel navire, en tout temps. Dans leur rapport, ils peuvent donner des conseils ou faire appel aux autorités de police judiciaire pour assurer le respect de la législation. L'application des lois dont relèvent les pêcheurs non couverts par la loi sur les gens de mer – c'est-à-dire ceux qui relèvent de la législation du travail, de la loi sur la sécurité et la santé dans l'industrie ou de la loi sur le salaire minimum – incombe au Bureau des normes du travail, aux services préfectoraux du travail et à l'Office d'inspection des normes du travail. Les inspecteurs sont autorisés à contrôler les lieux de travail et les bureaux, à interroger les employeurs et les travailleurs, et à recourir aux autorités de police judiciaire pour faire appliquer la loi.

Dans certains pays, par exemple à Maurice, les contrôles relèvent de la division de l'inspection et de l'application des lois, rattachée au ministère du Travail, et ne sont effectués que sur plainte pour violation de la réglementation relative aux pêcheurs des bancs et aux travailleurs des installations frigorifiques.

La Pologne possède un système relativement élaboré d'inspection des navires de pêche. Les inspections sont effectuées par la section nationale de l'économie maritime de l'Inspectorat du travail du district de Gdansk. Ce groupe spécialisé a pour mission d'inspecter tous les aspects des conditions de travail, y compris le respect des prescriptions de sécurité et de santé, tant sur les navires de pêche hauturière (opérant dans des zones de pêche éloignées), y compris les chalutiers-usines, que sur les navires de pêche de la Baltique.

Dans certains pays, les inspecteurs contrôlent aussi certains aspects des conditions de vie et de travail à bord (y compris, souvent, les niveaux de bruit). En Norvège, l'autorité maritime inspecte les navires d'au moins 15 mètres (contrôle initial et visites complémentaires). En Tunisie, le Code de la police administrative de la navigation maritime prévoit que les équipements de sécurité à bord des navires doivent être régulièrement inspectés et faire parfois l'objet de contrôles exceptionnels. Au Royaume-Uni, les navires sont inspectés tous les quatre ans et sont soumis à des contrôles surprise portant sur des aspects liés à la sécurité. Au moment de la préparation du présent rapport (octobre 2002), des consultations avec des représentants du secteur ont commencé au sujet de la ratification et de l'application possible de la convention n° 178 relative aux navires de pêche.

Questions visées par les conventions existantes de l'OIT relatives au secteur de la pêche

En ce qui concerne la protection des jeunes pêcheurs, certains pays [13] effectuent des inspections pour veiller à ce que l'interdiction de certaines tâches pour les jeunes de moins de 18 ans soit respectée.

Dans plusieurs pays [14], l'inspection est le moyen le plus courant de contrôler si les prescriptions relatives aux brevets de capacité sont observées.

---

[13] Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Mexique (a ratifié la C.112).

[14] Allemagne, Belgique, Panama, Sénégal, République arabe syrienne (ont ratifié la C.125); Danemark, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne.

Dans de nombreux pays, les inspections portent également sur le logement de l'équipage [15]. Certains Etats [16] autorisent également les sociétés de classification, qui sont certifiées et reconnues compétentes par l'Etat pour procéder à des inspections, et quelques-uns [17] ont établi un système d'auto-inspection, effectuée par le capitaine ou par un officier nommé par lui. La plupart des pays [18] requièrent des inspections obligatoires pour ce qui concerne le logement des équipages lors de l'immatriculation ou d'une nouvelle immatriculation du navire. De plus, de nombreux Etats Membres exigent une inspection obligatoire des conditions de logement de l'équipage lors de la reconstruction d'un navire ou dans les cas où il a subi des modifications substantielles. La législation nationale prévoit souvent [19] une inspection après réception d'une plainte pour non-conformité du logement déposée par les membres de l'équipage ou des organisations de pêcheurs. La grande majorité des pays [20] requiert des inspections à intervalles réguliers. Dans leur législation, de nombreux pays [21] disposent qu'avant d'entamer la construction d'un navire de pêche et de modifier d'une manière importante ou de reconstruire le logement de l'équipage à bord d'un navire existant, il y a lieu de soumettre les plans détaillés, accompagnés de tous renseignements utiles, à l'autorité compétente pour approbation.

Sécurité et santé au travail

En ce qui concerne la sécurité et la santé au travail, le Bureau s'est attaché à recueillir des informations pour établir s'il est procédé à des inspections des conditions de sécurité et de santé dans le secteur de la pêche (par opposition aux inspections de sécurité maritime visant exclusivement le navire et les équipements de sauvetage), et selon quelles modalités. Mais les informations recueillies ne permettent pas de savoir avec certitude si les autorités compétentes légalement habilitées à procéder à des inspections s'acquittent de cette tâche. Même lorsque des inspections sont effectuées, il est difficile d'établir si les bateaux de faible tonnage font l'objet d'inspections régulières ou occasionnelles. En Malaisie et en Namibie, par exemple, des fonctionnaires du Département des pêcheries peuvent procéder à des inspections. Au Viet Nam, des unités du ministère des Pêcheries peuvent inspecter les navires et rédiger des rapports

[15] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Danemark, Espagne, France, Grèce, Norvège, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Sierra Leone, Slovénie, Ukraine (ont ratifié la C.126); Australie, Japon, Mexique.

[16] Belgique, Brésil, Danemark, Fédération de Russie, Ukraine (ont ratifié la C.126).

[17] Pays-Bas, Royaume-Uni (ont ratifié la C.126).

[18] Allemagne, Belgique, Brésil, France, Grèce (immatriculation pour les navires à partir de 500 t seulement), Espagne, Norvège, Panama, Pays-Bas, Fédération de Russie, Sierra Leone, Ukraine (ont ratifié la C.126); Mexique.

[19] Allemagne, Belgique, Brésil, Espagne, France, Grèce, Panama, Sierra Leone, Slovénie (ont ratifié la C.126); Australie – en ce qui concerne les dispositions, Japon, Mexique.

[20] Belgique (annuellement), Brésil, France, Grèce, Pays-Bas (tous les 7 jours), Norvège, Panama, Sierra Leone, Slovénie (annuellement), Espagne, Royaume-Uni, Ukraine (tous les 7 jours) (ont ratifié la C.126); Australie, Inde (tous les 10 jours en ce qui concerne la nourriture et l'eau), Japon.

[21] Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Brésil, Espagne, Grèce, Norvège, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Sierra Leone, Ukraine (ont ratifié la C.126).

selon les consignes du ministère du Travail, des Invalides de guerre et des Affaires sociales. Au Canada, en Colombie-Britannique, les inspecteurs de la Commission des accidents du travail contrôlent les conditions de travail et de vie à bord des navires. Dans certains pays, le capitaine est également tenu de procéder à une auto-inspection. Les gardes-côtes des Etats-Unis s'efforcent de faire respecter la réglementation minimale de sécurité en montant à bord des navires de pêche pour les inspecter lorsqu'ils sont en mer; toutefois, l'Administration de la sécurité et de la santé des travailleurs (OSHA) inspecte les navires et les installations sur plainte, rapport d'accident et sur recommandation, en plus des inspections prévues, et procède à des inspections complémentaires s'il y a lieu. En Roumanie, il doit être procédé au moins une fois par mois à un contrôle général de tous les équipements, des lieux de travail et des équipements de protection. Les conventions collectives contiennent parfois des dispositions concernant l'inspection. Au Canada, à Terre-Neuve, les inspections sont menées par une commission portuaire de sécurité et de santé chargée de procéder à des inspections trimestrielles de tous les chalutiers et d'établir un rapport écrit communiqué à l'entreprise et au syndicat.

Sanctions

Dans de nombreux pays [22], la législation nationale prescrit des sanctions (généralement des amendes) pour les infractions aux dispositions relatives à l'emploi de jeunes travailleurs. De nombreux pays [23] prévoient des sanctions (retenue du bateau de pêche, amendes, peines de prison) pour violation de la législation relative aux brevets de capacité, en particulier lorsque l'armateur ou son agent, ou le patron a engagé une personne non titulaire du brevet exigé, ou lorsqu'une personne a obtenu par la fraude ou l'usage de faux un engagement pour exercer des fonctions exigeant un brevet sans être titulaire dudit brevet. Quant au logement du personnel, un certain nombre de pays [24] prescrivent des sanctions en cas de violation des dispositions pertinentes ou d'obstruction à la conduite des inspections (retenue du bateau, amendes, rééducation par le travail, prison, radiation du registre, etc.).

La consultation dans le secteur de la pêche

Dans les conclusions qu'elle a adoptées, la Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche dispose ce qui suit:

> Le dialogue social est un élément essentiel si l'on veut améliorer la sécurité et la santé des pêcheurs, et il devrait être encouragé dans l'entreprise comme à l'échelle locale, nationale, régionale et internationale ainsi que dans toutes les instances s'intéressant aux questions liées à la pêche. Le dialogue social devrait comprendre des mesures visant à renforcer les capacités des organisations d'employeurs et de travailleurs et à favoriser leur création lorsqu'elles n'existent pas.

[22] Chili (a ratifié la C.138); Equateur (a ratifié la C.138 et la C.112); Australie – Territoire septentrional (a ratifié la C.112).

[23] Allemagne, Belgique, Panama, Sénégal, République arabe syrienne, Trinité-et-Tobago (ont ratifié la C.125); Australie, Danemark, Inde, Norvège, Royaume-Uni.

[24] Allemagne, Belgique, Danemark, France, Grèce, Panama, Pays-Bas, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Sierra Leone, Ukraine (ont ratifié la C.126); Australie, Inde, Mexique.

Les organisations d'employeurs et de travailleurs devraient être consultées au cours du processus d'élaboration, de contrôle et de révision des lois et réglementations relatives à la sécurité et à la santé des pêcheurs. Les partenaires sociaux devraient également être consultés au sujet d'autres initiatives non législatives visant à traiter ces questions. Des organismes consultatifs permanents faisant appel à un grand nombre d'acteurs de l'industrie de la pêche devraient être créés en vue de débattre des questions de sécurité et de santé.

Il semble que de nombreux Etats aient établi des mécanismes de consultation dans le secteur de la pêche sur l'élaboration et l'application des lois, règlements et programmes visant à améliorer les conditions de vie et de travail. Mais cette tâche ne va pas sans difficultés. La consultation tripartite est souvent ardue en raison du faible taux de syndicalisation dans le secteur. Quant au travail sur les bateaux de faible dimension, l'armateur et le pêcheur ne sont souvent qu'une seule et même personne qui est à la fois employeur et employé. Dans certains pays, il existe de nombreuses organisations de pêcheurs, et notamment des organisations communautaires, dont les intérêts sont différents et souvent rivaux. Ces organisations ne sont pas toujours regroupées sous une instance faîtière qui représenterait leurs vues au niveau national, ce qui vient encore compliquer le processus de consultation. Il existe cependant quelques exemples d'organismes consultatifs puissants au niveau national. Par ailleurs, pour des raisons purement pratiques, il est parfois difficile de réunir des pêcheurs pour examiner leurs problèmes en raison de leurs longs séjours en mer. Dans quelques pays, les femmes de pêcheurs se sont constituées en organisations puissantes qui assurent à terre une représentation continue des intérêts des pêcheurs et de leur famille. Les coopératives et les structures communautaires traditionnelles de pêcheurs conservent également toute leur importance dans le processus de consultation.

Au Japon, il existe une Commission centrale du travail pour les employeurs et le personnel des navires visés par la loi sur les gens de mer. Cette commission réunit des représentants du gouvernement ainsi que des employeurs et des travailleurs du secteur maritime, y compris un représentant des armateurs et un représentant des pêcheurs. Pour les travailleurs qui ne relèvent pas de la loi sur les gens de mer, la consultation intervient par le biais de la Commission des politiques sociales de la Division du travail. Cette commission est composée de représentants des travailleurs, des employeurs et du gouvernement, mais ne semble pas tenue d'inclure des représentants des armateurs et des pêcheurs.

A Maurice se déroulent des réunions rassemblant toutes les parties prenantes, notamment: le ministère du Travail et des Relations professionnelles, le ministère de la Santé et de la Qualité de la vie, le ministère des Infrastructures publiques, la division des transports terrestres et maritimes, l'Autorité maritime de Maurice, les gardes-côtes nationaux, le ministère des Pêcheries, le Syndicat des travailleurs de la marine marchande et des navires de pêche, la Federation of Progressive Union, le Syndicat des travailleurs des transports maritimes et des activités portuaires, Apostolat de la Mer et la Distant Water Vessels, Seamen and Fishermen Association.

En Norvège, le département des navires de pêche, rattaché à la Direction maritime de Norvège, comprend un organe consultatif composé de cinq membres représentant les syndicats et les armateurs à la pêche, à savoir: le Syndicat des marins de Norvège, le Syndicat des ingénieurs de marine de Norvège, l'Association des officiers de marine de Norvège et l'Association norvégienne des pêcheurs. Cette dernière, qui compte deux représentants – l'un pour les grands navires, l'autre pour les plus petits –, défend à la fois l'intérêt des armateurs et celui des personnels des navires de pêche.

Cet organisme consultatif se réunit une fois par an pour examiner tous les aspects de la sécurité des navires de pêche et la protection de l'environnement marin. Toutes les demandes de dérogation à la loi sur le temps de travail doivent être soumises à l'organisme consultatif, de même que d'autres questions ayant trait aux effectifs, sur lesquelles la Direction maritime de Norvège souhaite recueillir des conseils. Un comité régional a été créé à titre expérimental pour examiner les problèmes de sécurité et de santé à bord de bateaux comptant moins de huit membres d'équipage. Le Council for Labour Supervision on Norwegian Ships et le Council for Safety Training of Fishermen sont parmi les organismes qui assurent la promotion de la sécurité des navires de pêche.

Le Danemark a établi, par voie législative, un système de consultation tripartite qui fonctionne aux niveaux national et local (voir encadré 7.2 ci-après).

Le contrôle par l'Etat du port

L'OIT ne dispose pas d'instrument préconisant le contrôle des navires de pêche par l'Etat du port. La convention (nº 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, prévoit ce contrôle pour les navires de mer[25], mais ne s'applique pas «aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations similaires». La Convention et le Protocole de Torremolinos de 1993 contiennent, à l'article 4, des dispositions relatives à la certification et au contrôle des navires de pêche par l'Etat du port. La Convention STCW-F prévoit le contrôle par l'Etat du port dans son article 8, *Contrôle*.

Le Bureau n'a pas spécifiquement invité les Etats à fournir des informations sur le contrôle par l'Etat du port. Cependant, il croit savoir qu'un certain nombre d'Etats exercent au moins une ou autre forme limitée de contrôle à l'égard des navires de pêche étrangers qui mouillent dans leurs ports.

Le rôle de l'Etat côtier

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose, dans la Partie V, article 62.4, que: «Les ressortissants d'autres Etats qui pêchent dans la zone économique exclusive se conforment aux mesures de conservation et aux autres modalités et conditions fixées par les lois et règlements de l'Etat côtier. Ces lois et règlements doivent être compatibles avec la Convention et peuvent porter notamment sur les

---

[25] L'article 4 dispose ce qui suit: «1. Si un Membre, qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé. 2. En prenant de telles mesures, le Membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra retenir ou retarder indûment le navire. 3. Aux fins du présent article, on entend par plainte toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou à la santé de son équipage.»

Encadré 7.2.
Danemark: Conseil de santé au travail des pêcheries et comités portuaires de sécurité

Au Danemark, le Conseil de santé au travail des pêcheries et les comités portuaires de sécurité opèrent en tant qu'organes de consultation sur les questions de sécurité et de santé au travail. Le Conseil est composé de huit membres: quatre représentants du syndicat des pêcheurs ou de l'organisation des employeurs, et quatre de l'Association danoise des pêcheurs ou de l'organe de représentation des armateurs et des salariés. Le Conseil a pour mission d'élaborer des lignes directrices à l'intention du Service de santé au travail des pêcheries, qui assure son secrétariat et celui des huit comités portuaires de sécurité. Ces derniers sont des organes régionaux composés de six à dix membres et comptent un nombre égal de représentants des membres d'équipage et des capitaines; les pêcheurs choisissent leurs représentants parmi leurs collègues syndiqués de la région. Les armateurs, qui au Danemark sont bien souvent aussi des capitaines, choisissent leurs représentants au sein de leur organisation. Tout membre du Conseil doit suivre un cours de 32 heures sur le milieu de travail et sur la santé et la sécurité au travail en général. L'un des quatre employés du Service de santé au travail des pêcheries prend part, quatre fois par an, aux réunions des comités portuaires de sécurité et à des réunions extraordinaires de l'un ou de l'autre en cas d'accident grave à bord d'un navire de pêche de sa juridiction. Chaque réunion comporte deux points à l'ordre du jour: l'exposé des faits nouveaux présenté par le Conseil et un débat général sur tous les accidents survenus dans la région durant la période écoulée depuis la précédente réunion. Au Danemark, tous les accidents causant plus d'un jour d'absence au travail doivent être notifiés à l'Autorité maritime du Danemark. Celle-ci transmet tous les rapports au Service de santé au travail des pêcheries, qui à son tour les communique aux comités portuaires de sécurité compétents. Pour chaque accident signalé, le comité portuaire de sécurité recommande des mesures en vue de prévenir la répétition de tels accidents. Ensuite, le Service de santé au travail des pêcheries prend contact avec le capitaine du navire accidenté et lui expose les mesures à mettre en œuvre pour éviter de nouveaux accidents. Si les solutions adoptées présentent un intérêt pour l'ensemble de la communauté, celles-ci font l'objet d'un article publié dans la revue de l'industrie de la pêche. Depuis 1997, le Service de santé au travail des pêcheries saisit dans une base de données tous les comptes rendus d'accidents qui lui sont notifiés. L'armateur d'un bateau de pêche doit acquitter une taxe, calculée selon le nombre de pêcheurs à bord, auprès du Service de santé au travail. Celui-ci se charge d'effectuer gratuitement des mesures du niveau de bruit et de procéder à des évaluations individuelles des risques à bord des navires. Il prend également des initiatives pour engager d'autres activités susceptibles de renforcer la sécurité et d'améliorer le milieu de travail à bord des navires de pêche danois.

Source: Autorité maritime du Danemark.

questions suivantes: ...» et poursuit en énumérant une liste d'aspects ayant trait à la gestion des pêcheries, aux entreprises conjointes et autres questions. Mais la Convention *ne prévoit pas* de réglementation des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche immatriculés à l'étranger et pêchant dans la zone économique exclusive d'un Etat autre que le leur.

L'une des conclusions de la Réunion tripartite de l'OIT sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche est la suivante:

> Les Etats côtiers devraient poser comme condition préalable à l'octroi et au maintien de l'autorisation de pêcher dans leur zone économique exclusive l'obligation de fournir des conditions de vie et de travail décentes à bord.

Le Bureau s'est efforcé d'obtenir des Etats Membres des informations sur l'existence d'une éventuelle réglementation relative aux conditions de vie et de travail à bord des navires étrangers pêchant dans leur zone économique d'exclusion. A ce jour, il n'a rencontré de telles prescriptions que dans les accords sur la pêche prévoyant que les ressortissants des Etats côtiers peuvent travailler à bord des navires étrangers autorisés à pêcher dans leur zone économique exclusive.

Conclusions

- Il va de soi qu'une législation n'a d'utilité que si elle peut être mise en application.
- Il est primordial que soient affectées des ressources suffisantes à la mise en application. Il semble que beaucoup de pays n'allouent pas suffisamment de ressources à la mise en œuvre des normes du travail dans le secteur de la pêche.
- Eu égard à la difficulté d'obtenir des ressources suffisantes pour inspecter l'ensemble des navires de pêche, il y a peut-être lieu d'envisager d'autres moyens d'assurer le respect de la réglementation que l'inspection de tous les navires, y compris ceux de moindre taille.
- Il faut promouvoir la consultation, non seulement des mandants tripartites traditionnels mais aussi d'autres organisations représentatives des pêcheurs.
- La coordination entre tous les ministères et organismes publics, y compris aux niveaux national et local, est importante, et il faut l'encourager.
- Des précédents existent en matière de contrôle des navires de pêche par l'Etat du port. Il devrait être envisagé d'étendre le contrôle par l'Etat du port aux conditions de travail à bord des navires de pêche étrangers.
- Les Etats côtiers peuvent être en mesure de prescrire une amélioration des conditions de travail à bord des navires pêchant dans leurs zones économiques exclusives; dans pareil cas, il serait peut-être judicieux d'établir une norme internationale minimale régissant ces conditions.

CHAPITRE VIII

RÉSUMÉ

Généralités

Compte tenu de la nature particulière de la pêche, il y a lieu d'élaborer des normes internationales du travail pour ce secteur. S'il est vrai que la législation applicable à tous les travailleurs – ou, plus particulièrement, aux travailleurs maritimes – vise souvent les pêcheurs, il semble qu'elle ne prenne pas véritablement en compte la nature des opérations de pêche, des relations de travail et autres aspects propres à ce secteur. Cela ne veut pas dire qu'une nouvelle norme de l'OIT pour le secteur de la pêche doive réitérer les dispositions d'autres normes; son objet serait plutôt de garantir que les pêcheurs, du fait de leur travail, ne passent pas entre les mailles du filet social dont bénéficient les autres travailleurs.

En ce qui concerne le champ d'application et la mise en œuvre de la législation nationale, et par conséquent d'une nouvelle norme de l'OIT, il semble que:

- en ce qui concerne les navires, la plupart des Etats préfèrent utiliser la longueur plutôt que le tonnage pour déterminer quels sont les navires visés par la législation ou quelle réglementation s'applique à quels navires (par exemple de plus ou moins grande dimension);
- la plupart des Etats excluent la pêche récréative du champ d'application de la législation concernant les questions de travail dans le secteur de la pêche;
- plus le navire est petit, moins il est probable que les pêcheurs qui travaillent à son bord soient protégés par la législation du travail.

Révision de sept normes de l'OIT concernant spécifiquement le secteur de la pêche

Age minimum et protection des jeunes pêcheurs

Le Conseil d'administration a invité les Etats parties à la convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, à envisager de ratifier la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973. Cette ratification entraînerait de plein droit la dénonciation immédiate de la convention nº 112. La tendance est donc à la fixation d'un âge minimum qui serait applicable à tous les travailleurs, contrairement aux normes sectorielles. La majorité des Etats Membres qui ont ratifié la convention nº 112 semblent rallier cette voie. En outre, le nombre croissant des ratifications de la convention (nº 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, a dynamisé l'action visant à soustraire les enfants aux travaux dangereux.

La nouvelle norme de l'OIT sur la pêche pourrait étayer cet effort en fournissant aux Etats des indications sur la manière d'aborder dans leurs législation et programmes nationaux la question des adolescents qui travaillent dans le secteur de la pêche. Elle pourrait par exemple énoncer des critères permettant de déterminer si tout travail à bord d'un navire de pêche doit être considéré comme dangereux, et par conséquent interdit aux adolescents, ou seulement certaines tâches et certaines opérations de pêche spécifiques.

Examen médical

Le Conseil d'administration a recommandé que la convention (nº 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, soit révisée et adaptée aux besoins actuels du secteur de la pêche, compte tenu notamment des directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement, et des examens médicaux périodiques des gens de mer. Outre les 29 Etats qui ont ratifié la convention, il semble qu'un certain nombre d'autres, en dépit du fait qu'ils ne l'ont pas ratifiée, aient des exigences en matière de certificats médicaux. Ce sont certains détails (par exemple la durée de la période de validité) qui pourraient, dans certains cas, avoir empêché la ratification. On peut donc penser qu'une nouvelle norme plus flexible et moins détaillée susciterait davantage de ratifications.

Cependant, beaucoup de pêcheurs, notamment les petits pêcheurs et les artisans pêcheurs, ne sont pas tenus de passer un examen médical. La nouvelle norme devrait donc promouvoir l'extension des soins de santé et le contrôle de la sécurité et de la santé au travail dans ce secteur, de sorte que ces travailleurs aussi soient protégés.

Contrats d'engagement/contrats d'emploi

Le Conseil d'administration a recommandé une révision partielle de la convention (nº 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959. Le Bureau a passé en revue la législation des Etats qui ont ratifié la convention ainsi que de ceux qui ne l'ont pas fait; il en ressort que beaucoup disposent que tous les pêcheurs devraient avoir un contrat d'engagement écrit. Cependant, on peut se demander si beaucoup de petits pêcheurs et artisans pêcheurs bénéficient de cette protection dans le monde et s'interroger sur les raisons de cette situation. Il pourrait y avoir là une base suffisante pour justifier l'inclusion dans la nouvelle norme d'une disposition selon laquelle tous les pêcheurs devraient avoir un contrat écrit lorsqu'ils travaillent sur un navire qui appartient à d'autres, et il devrait exister un moyen de régler les conflits liés à ce contrat. On pourrait aussi envisager une disposition assurant plus de transparence dans les systèmes de rémunération à la part, de manière à éviter que les pêcheurs ne soient sous-payés.

La principale raison avancée par le Conseil d'administration pour proposer la révision de la convention nº 114 est la nécessité de traiter la question des pièces d'identité des pêcheurs. Les informations dont dispose le Bureau justifieraient qu'on envisage une disposition demandant aux Etats Membres de fournir aux pêcheurs qui effectuent des voyages internationaux une carte d'identité de marin. Cependant, cette question devra être réexaminée à la suite de la discussion sur la mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer, qui aura lieu à la 91ᵉ session de la Conférence internationale du Travail, en 2003.

Logement

Le Conseil d'administration a invité les Etats Membres à informer le Bureau des obstacles et des difficultés auxquels, le cas échéant, ils se heurtent et qui seraient susceptibles d'empêcher ou de retarder la ratification de la convention (nº 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966, ou de faire ressortir la nécessité de la réviser. L'information dont le Bureau dispose indique qu'un nombre important d'Etats sont dotés d'une législation concernant le logement à bord des bateaux de pêche.

Beaucoup de ceux qui n’ont pas ratifié la convention ont des dispositions moins exigeantes que celles de la convention, laquelle par ailleurs n’aborde pas certaines questions importantes (par exemple les vibrations).

Compte tenu de ce qui précède, il semblerait que l’inclusion dans la nouvelle norme de dispositions plus larges mais moins détaillées sur le logement soit souhaitable pour assurer une meilleure ratification et une couverture élargie de la flotte de pêche mondiale (et par conséquent des pêcheurs). Le nouvel instrument devrait donc contenir des dispositions de base concernant les navires de pêche d’une taille supérieure à celle prévue par la convention nº 126. Il pourrait éventuellement faire référence aux directives et codes FAO/OIT/OMI pertinents. Enfin, la nouvelle norme devrait insister davantage sur la question de l’équipement médical et des soins médicaux en mer.

Brevets de capacité et formation professionnelle

Le Conseil d’administration a jugé que la convention (nº 125) sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966, devrait être révisée et actualisée pour tenir compte de l’évolution de l’industrie halieutique. Se référant à la Convention internationale de l’OMI sur les normes de formation du personnel des bateaux de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F), le Conseil est également convenu que, compte tenu des différents mécanismes de contrôle applicables aux conventions de l’OMI et de l’OIT, de la méthode d’adoption des instruments de l’OIT et de la nécessité d’une couverture globale, la révision de la convention nº 125 se justifie.

Un examen comparé des dispositions de ces deux instruments indique que, d’une manière générale, la Convention STCW-F non seulement couvre toutes les questions traitées par la convention nº 125 – et d’une manière plus approfondie – mais contient des dispositions obligatoires en matière de formation aux règles de sécurité de base pour tous les pêcheurs, ce qui n’est pas le cas de la convention nº 125. Par conséquent, il n’est pas souhaitable que la nouvelle norme de l’OIT sur la pêche, si elle peut contenir des principes généraux sur les brevets de capacité, fasse double emploi avec la convention de l’OMI, qu’elle devrait en fait servir à promouvoir et renforcer.

Le Conseil d’administration est convenu que la recommandation (nº 126) sur la formation professionnelle des pêcheurs, 1966, doit être révisée et adaptée aux nouvelles technologies, aux progrès des équipements de pêche et de navigation, et qu’il faut prendre en compte le fait que les autres instruments internationaux ne traitent pas adéquatement de la formation professionnelle. Le Bureau fera le nécessaire pour arriver à mieux comprendre quels sont les changements à apporter à cette fin.

Durée du travail/repos

Le Conseil d’administration a décidé de maintenir le statu quo concernant la recommandation (nº 7) sur la durée du travail (pêche), 1920, en attendant la réalisation par le Bureau d’une étude sur l’organisation du temps de travail et les périodes de repos dans le secteur de la pêche. Le Bureau a donc présenté une quantité importante d’informations sur la législation et la pratique en la matière. Il en ressort qu’il serait justifié d’inclure dans la nouvelle norme une disposition concernant les périodes de repos minimales.

Nouvelles questions à aborder dans une norme sur la pêche

Sécurité et santé au travail

Il est avéré que la pêche est une activité dangereuse et le Bureau a cherché à fournir un maximum d'informations sur la manière dont les Etats Membres abordent la question, afin de déterminer s'il y a lieu d'en traiter dans la nouvelle norme. Il en ressort que des dispositions en la matière seraient d'autant plus utiles et souhaitables qu'elles aideraient les Etats à se fixer pour objectif de réduire les taux de mortalité et la fréquence des accidents et des maladies chez les pêcheurs, et à atteindre cet objectif. La nouvelle norme devrait faire en sorte que la législation concernant la sécurité et la santé au travail s'applique au secteur de la pêche et soit adaptée à la nature particulière des opérations de pêche. Elle pourrait favoriser la coordination entre les nombreux ministères et institutions qui ont une compétence ou une influence en la matière. Elle devrait aussi viser à améliorer la collecte et la diffusion des statistiques et d'autres informations pertinentes. Surtout, cette nouvelle norme devrait promouvoir une approche associant véritablement les pêcheurs, leurs organisations représentatives, les armateurs à la pêche et autres parties prenantes à l'élaboration et à l'application de la législation et de programmes promotionnels concernant la sécurité et la santé au travail. La nouvelle norme devrait tout particulièrement viser les nombreux artisans pêcheurs et petits pêcheurs qui ne sont protégés, ni en droit ni en fait, par la législation existante en matière de sécurité et de santé au travail.

Sécurité sociale

Il ressort des informations dont dispose le Bureau que, dans de nombreux pays, les pêcheurs, notamment ceux qui sont rémunérés à la part, ne bénéficient pas forcément du même niveau de protection sociale que les travailleurs en général, et que cela tient à la nature de leur relation de travail («travailleurs indépendants»). Or, la pêche étant une activité dangereuse, il est particulièrement important pour les pêcheurs et leur famille de pouvoir compter sur des prestations en cas de décès, de maladie et d'accident. Compte tenu des projets de réduction de la capacité de pêche, il pourrait s'avérer nécessaire d'améliorer l'assurance chômage et les programmes de reconversion pour les pêcheurs.

Plusieurs Etats Membres ont établi des programmes de protection sociale spécifiquement conçus pour le secteur de la pêche. Dans certains pays, les pêcheurs ont été intégrés au régime général de sécurité sociale. Il semble que se justifie une disposition visant à étendre la sécurité sociale à tous les pêcheurs.

Autres questions

La pêche commerciale internationale

Beaucoup de pêcheurs qui travaillent sur des navires effectuant des voyages internationaux, ou sur des navires étrangers, connaissent le même type de problèmes que les marins: traversées au long cours, abandon, absence de services sociaux, etc. Le Bureau s'est efforcé de fournir des informations sur ces aspects dans le présent

rapport. La nouvelle norme devrait veiller à ce que ces pêcheurs bénéficient dans ces domaines du même niveau de protection que les marins.

Petits pêcheurs et pêcheurs artisanaux

Les normes existantes de l'OIT visent surtout les bateaux de pêche en haute mer, excluant même – ou prévoyant l'exclusion – dans certains cas des navires de pêche côtière ou de pêche dans les ports et les estuaires ou autres. Si l'on examine la composition de la flotte de pêche mondiale en fonction de la dimension des bateaux (voir chapitre I), on constate que la grande majorité des pêcheurs ne peut donc prétendre à la protection offerte par les normes internationales du travail.

Pour garantir que les dispositions sur les questions mentionnées ci-dessus puissent s'appliquer à ces pêcheurs, il est proposé de mettre l'accent sur les principes et non sur des détails. Des dispositions axées sur des objectifs sont préférables à des dispositions prescriptives. Autrement dit, mieux vaut des dispositions qui, tout en incitant et obligeant les Etats à concrétiser certains objectifs, leur donnent plus de souplesse pour y parvenir.

Le Bureau note cependant que les termes «petits pêcheurs» («petite pêche») et «pêcheurs artisanaux» («pêche artisanale»), s'ils permettent d'attirer l'attention sur ceux qui travaillent sur des navires de moindre taille – souvent dans des pays en développement –, ne figurent pas dans la législation pertinente de la plupart des Etats Membres.

Observateurs des pêches

Le Bureau s'efforcera de recueillir davantage d'informations sur le nombre, croissant, d'observateurs des pêches qui travaillent sur les navires de pêche; il cherchera à déterminer si ces travailleurs sont protégés par la législation nationale et s'ils devraient être couverts par une nouvelle norme de l'OIT sur la pêche.

Mise en application

Selon les informations dont dispose le Bureau, il semblerait que, même lorsqu'ils disposent d'une législation concernant les conditions de travail dans le secteur de la pêche, beaucoup d'Etats manquent de ressources pour en faire appliquer effectivement les dispositions. La nouvelle norme doit aborder ce problème, y compris la nécessité de créer des services d'inspection, ou peut-être d'autres moyens d'assurer l'application.

QUESTIONNAIRE

Comme il est mentionné dans l'introduction au rapport sur la législation et la pratique, le Conseil d'administration a inscrit à l'ordre du jour de la 92e session (juin 2004) de la Conférence internationale du Travail une question concernant des normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche. Il est proposé que ces nouvelles normes révisent les sept instruments de l'OIT consacrés aux personnes travaillant sur les navires de pêche – cinq conventions (concernant l'âge minimum, l'examen médical, le contrat d'engagement, les brevets de capacité et le logement) et deux recommandations (concernant la formation professionnelle et la durée du travail). En tant que telles, ces normes d'ensemble aborderont d'autres questions, notamment la sécurité et la santé au travail et la sécurité sociale. Elles visent à assurer une protection au personnel tant des grands que des petits navires de pêche.

L'objet de ce questionnaire est d'obtenir des avis sur le contenu des normes envisagées. Les avis exprimés et les conclusions proposées sur la structure et le contenu de la convention et de la recommandation seront présentés dans un deuxième rapport. Le rapport sur la législation et la pratique et le deuxième rapport fourniront la base des discussions sur la question relative aux normes pour le secteur de la pêche par la Conférence en 2004 (première discussion). La deuxième discussion aurait lieu à la 93e session de la Conférence internationale du Travail (juin 2005) en vue de l'adoption des normes révisées.

Le Bureau considère que les objectifs des nouveaux instruments devraient être d'élargir le champ d'application de manière à atteindre le plus grand nombre possible de personnes travaillant à bord des navires de pêche, de réduire au minimum les obstacles à la ratification, d'augmenter les chances de ratification, de permettre la mise en pratique des dispositions ainsi que de minimiser le risque que la convention devienne obsolète à brève échéance.

Soucieux d'élaborer une convention qui s'applique au plus grand nombre possible de personnes travaillant à bord des navires de pêche, le Bureau a conçu un questionnaire qui comprend des questions relatives aux dispositions générales, et donc applicables à toutes ou quasiment toutes ces personnes, puis des questions sur des dispositions plus ciblées susceptibles de figurer dans une partie de la convention concernant certaines catégories de navires seulement. Certaines questions relatives à la recommandation qui accompagne la convention ont trait aussi à des dispositions détaillées. La structure du questionnaire reflète dans une certaine mesure l'idée que se fait le Bureau de la place appropriée pour chaque disposition, dans la convention (laquelle est obligatoire pour les Membres qui la ratifient), ou dans la recommandation (qui n'est pas obligatoire mais fournit des orientations). Cependant, les gouvernements sont invités, s'ils estiment qu'une disposition doit figurer dans la convention plutôt que dans la recommandation ou vice versa, à l'indiquer clairement dans leurs réponses.

Pour préparer ce questionnaire, le Bureau a tenu compte non seulement des dispositions des normes existantes de l'OIT mais aussi de normes adoptées par d'autres organisations internationales, par exemple l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et l'Organisation maritime internationale (OMI). Il s'est notamment inspiré des dispositions du Code de conduite pour une

pêche responsable de la FAO [1]. Il s'agit d'intégrer autant que possible les travaux du BIT et ceux d'autres organisations internationales qui s'occupent de la pêche et de l'exploitation des navires de pêche. On espère ainsi que les nouvelles normes qui seront élaborées pour le secteur de la pêche seront bien comprises et plus susceptibles d'être jugées acceptables par les ministères intéressés, qu'ils soient chargés des questions du travail ou de l'aménagement des pêches et de la sécurité des navires de pêche, ainsi que par les armateurs et le personnel des navires de pêche. Pour cette même raison, le questionnaire se fonde sur une terminologie internationalement acceptée.

Conformément au paragraphe 1 de l'article 38 du Règlement de la Conférence, les gouvernements sont invités à consulter les organisations les plus représentatives d'employeurs et de travailleurs avant d'arrêter définitivement leurs réponses au questionnaire ci-après et de motiver ces réponses en indiquant les organisations qui ont été consultées. Il est également rappelé aux gouvernements qu'il importe de veiller à ce que toutes les administrations compétentes participent à cette procédure de consultation, y compris celles qui sont responsables du travail et des affaires sociales, de la pêche, de la sécurité maritime, de la santé et de l'environnement. Comme il ressort de l'expérience acquise par le Bureau en collectant les informations qui figurent dans le rapport sur la législation et la pratique, il y a tout intérêt aussi, lorsque cela est possible, à consulter les administrations régionales et locales. Afin de permettre au Bureau de tenir compte des réponses au présent questionnaire, les gouvernements sont invités à envoyer leurs réponses de manière à ce qu'elles parviennent au Bureau avant le 1er août 2003.

Lorsqu'ils préparent leurs réponses au questionnaire, les gouvernements ainsi que les organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs sont encouragés à motiver leurs réponses et à fournir tout commentaire ou information supplémentaire qu'ils jugeront utile à la détermination de ce qu'il y a lieu d'inclure ou non dans la convention ou la recommandation. Cela est particulièrement important lorsque la réponse ne correspond pas au format prévu (réponse par «oui» ou «non»). Par ailleurs, le Bureau invite expressément les mandants à attirer son attention sur toute question qui ne serait pas traitée dans le questionnaire ou qui mériterait de plus amples développements.

Le Bureau s'est efforcé d'établir un questionnaire auquel il soit possible de répondre sans contrainte excessive de temps ou d'argent; il reconnaît néanmoins que la préparation des réponses représente un travail certain et remercie à l'avance tous ceux qui s'en chargeront.

[1] Le Sommet mondial sur le développement durable a convenu notamment que, pour assurer la durabilité dans l'exploitation des ressources halieutiques, les Etats devaient mettre en œuvre le Code de conduite, compte tenu des besoins spéciaux des pays en développement … ainsi que les directives techniques et plans d'action internationaux pertinents de la FAO.

A. Forme du ou des instruments

Question A1 *– Estimez-vous que la Conférence internationale du Travail devrait adopter un ou plusieurs instruments sur le travail dans le secteur de pêche?*

Oui □ Non □

Question A2 *– Dans l'affirmative, cet instrument ou ces instruments devraient-ils prendre la forme: a) d'une convention, b) d'une recommandation, c) d'une convention complétée par une recommandation?*

Commentaires: ______________________________

____

____

Note: Pour des raisons pratiques, le Bureau présente les questions qui suivent sous les rubriques «Contenu de la convention envisagée» et «Contenu de la recommandation envisagée». Cette présentation ne préjuge ni de la forme finale du ou des instruments ni du nombre d'instruments dont l'adoption pourrait être envisagée.

B. Contenu de la convention envisagée

B1. Champ d'application

Commentaires: ______________________________

____

____

Les sept instruments existants de l'OIT qui concernent le travail à bord des navires de pêche établissent leur champ d'application de manière différente. En règle générale, ils prévoient leur application aux navires affectés «à la pêche maritime dans les eaux salées». Plusieurs d'entre eux prévoient des exceptions et des exclusions pour certaines catégories de navires de pêche (par exemple ceux affectés à la chasse à la baleine ou à la pêche sportive ou de plaisance ou bien les navires dont la voile est le principal moyen de propulsion) ou pour les navires de pêche opérant dans certaines zones (dans les ports ou dans les estuaires de fleuves). Certains d'entre eux prévoient que l'instrument s'applique, en totalité ou en partie, aux navires de pêche d'une certaine taille (la longueur, exprimée en pieds ou en mètres, ou le tonnage) ou puissance de moteur.

Aux fins de la convention, par «navire de pêche», on entend tout navire utilisé à des fins d'exploitation commerciale des ressources biologiques marines ou destiné à être ainsi utilisé; cela comprend les bateaux mères ainsi que tout autre navire directement engagé dans des opérations de pêche[2].

[2] Extrait de l'Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, art. I(a).

Lorsqu'il a préparé le rapport sur la législation et la pratique, le Bureau a noté que de nombreux Etats réglementent certains aspects des conditions de travail à bord des navires de pêche en fonction de la zone d'opération du navire. Pour délimiter l'application de leur réglementation, ils recourent à divers termes pour qualifier la pêche: «côtière», «hauturière», «petite échelle», «artisanale», souvent sans les définir ou en leur donnant des définitions différentes. Afin de clarifier l'utilisation des termes concernant la zone d'opération, le Bureau a identifié, aux fins du présent questionnaire, cinq zones d'opération. Cela étant, il est conscient que nombreux sont les Etats dont la réglementation des conditions de travail à bord des navires de pêche ne se fonde pas forcément sur ces cinq zones d'opération. Cependant, des réponses utilisant ces cinq zones d'opération aideraient le Bureau à dégager une entente commune quant au champ d'application souhaité pour ces instruments. Pour le cas où cette approche ne serait pas considérée comme appropriée, le questionnaire prévoit également la possibilité d'indiquer, dans la réponse, les préférences pour d'autres méthodes de délimitation du champ d'application (par exemple longueur, tonnage du navire, temps normalement passé en mer).

Les zones d'opération utilisées dans le questionnaire sont les suivantes [3]:

- Navires engagés dans des opérations de pêche en haute mer et dans des eaux autres que celles de l'Etat du pavillon (A) [4]
- Navires engagés dans des opérations de pêche dans les limites de la zone économique exclusive de l'Etat du pavillon (B)
- Navires engagés dans des opérations de pêche dans les limites des eaux territoriales de l'Etat du pavillon (C)
- Navires engagés dans des opérations de pêche jusqu'à trois milles au-delà de la ligne de base (D) [5]
- Navires engagés dans des opérations de pêche sur les rivières et dans les eaux intérieures (E)

Question B1 a) – *La* convention *devrait-elle s'appliquer aux navires de pêche dans toutes les zones d'opération mentionnées ci-dessus?*

Oui □ Non □

Question B1 b) – *La* convention *devrait-elle prévoir la possibilité d'exclure certains navires de pêche engagés dans les zones d'opérations suivantes:*

- Navires engagés dans des opérations de pêche dans les limites des eaux territoriales de l'Etat du pavillon (C)

---

[3] Pour faciliter la réponse aux questions, ces catégories peuvent être désignées par des lettres (A, B, C, D, E).

[4] Terminologie fondée sur l'Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, art. II(1), et sur les spécifications types de la FAO du marquage et de l'identification des bateaux de pêche.

[5] L'article 5 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose «… la ligne de base normale à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat côtier».

- Navires engagés dans des opérations de pêche jusqu'à trois milles au-delà de la ligne de base (D)
- Navires engagés dans des opérations de pêche sur les rivières et dans les eaux intérieures (E)

Question B1 c) – *La* convention *devrait-elle prévoir d'autres exclusions?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question B1 d) – *Si vous considérez que les zones d'opération ne constituent pas une méthode appropriée pour délimiter le champ d'application de la convention, quelles autres méthodes peuvent être utilisées à cette fin:*

- longueur du navire de pêche?
- tonnage?
- temps normalement passé en mer?
- autres critères? (prière de préciser):

Commentaires: ______________________________

Question B1 e) – *La* convention *devrait-elle s'appliquer à toute personne travaillant à bord d'un navire de pêche, sans considération de nationalité?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

B2. Age minimum

Question B2 a) – *La* convention *devrait-elle contenir des dispositions concernant l'âge minimum pour le travail à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Question B2 b) – *Dans l'affirmative, l'âge minimum devrait-il être:*

- 15 ans[6];

[6] Article 2, paragraphe 1, de la convention nº 112, ratifiée par 29 Etats mais que 20 ont dénoncée après avoir ratifié la convention nº 138 en acceptant un âge minimum d'au moins 15 ans.

- 16 ans[7];
- 18 ans?

Commentaires: ______________________________

Question B2 c) – *La* convention *devrait-elle prévoir des exemptions?*

Oui □ Non □

Question B2 d) – *Dans l'affirmative, veuillez préciser:*

____

Question B2 e) – *La* convention *devrait-elle prévoir que le travail sur certains navires de pêche doit être interdit aux personnes de moins de 18 ans?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question B2 f) – *La* convention *devrait-elle prévoir que certains types et conditions de travail sur les navires de pêche doivent être interdits aux personnes de moins de 18 ans?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

B3. Examen médical

Question B3 a) – *La* convention *devrait-elle prévoir que les personnes travaillant à bord de navires de pêche devraient subir un examen médical initial et, par la suite, des examens périodiques?*

Oui □ Non □

[7] La Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (Genève, 1999) a recommandé aux Etats parties à la convention nº 112 d'envisager la ratification de la convention nº 138, et de spécifier, lorsque l'âge minimum d'admission à l'emploi est inférieur à 16 ans, que l'article 3 de la convention nº 138 s'applique à l'emploi dans la pêche maritime.

Commentaires: ______________________________

Question B3 b) – *La* convention *devrait-elle prévoir des exemptions à cette obligation?*

Oui □ Non □

Question B3 c) – *Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelles seraient ces exemptions?*

Commentaires: ______________________________

Question B3 d) – *La* convention *devrait-elle disposer que toute personne travaillant à bord d'un navire de pêche et pour lequel un examen médical est requis devrait détenir un certificat médical attestant son aptitude au travail auquel elle doit être affectée en mer?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

B4. Soins médicaux en mer

Question B4 a) – *La* convention *devrait-elle prévoir que les navires de pêche devraient disposer à bord de fournitures médicales appropriées?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question B b) – *La* convention *devrait-elle prévoir que les navires de pêche devraient normalement avoir à leur bord une personne (par exemple le capitaine ou un membre de l'équipage) qualifiée ou formée pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question B4 c) *– La* convention *devrait-elle prévoir que certains navires de pêche devraient être exclus de l'obligation susmentionnée?*

Oui □ Non □

Question B4 d) *– Dans l'affirmative, veuillez préciser lesquels:*

B5. Contrats de travail

Question B5 a) *– La* convention *devrait-elle prévoir que chaque personne travaillant à bord d'un navire de pêche devrait disposer d'un contrat écrit de travail et d'engagement, selon les modalités établies par la législation nationale?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________

Question B5 b) *– La* convention *devrait-elle prévoir la possibilité d'une exemption de cette obligation?*

Oui □ Non □

Question B5 c) *– Dans l'affirmative, quelles catégories de personnes travaillant à bord de navires de pêche pourraient être exclues des dispositions concernant les contrats écrits de travail et d'engagement?*

Commentaires: ______________________

Question B5 d) *– La* convention *devrait-elle disposer que les personnes travaillant à bord des navires de pêche devraient avoir accès à des mécanismes appropriés de règlement des différends concernant leurs contrats de travail à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________

B6. Logement et approvisionnement à bord des navires de pêche

Question B6 a) *– La* convention *devrait-elle prévoir que tous les navires de pêche devraient disposer de logements appropriés et de nourriture et d'eau potable en quantité suffisante pour le service du navire de pêche?*

Oui □ Non □

Question B6 b) *– Le cas échéant, devrait-elle prévoir la possibilité d'autoriser une exemption quant au logement pour certains navires de pêche?*

Oui □ Non □

Question B6 c) *– Dans l'affirmative, veuillez indiquer quels navires de pêche pourraient faire l'objet d'une exemption.*

Commentaires: ______________________________

B7. Effectifs à bord des navires de pêche

Question B7 a) *– La* convention *devrait-elle prévoir que les Etats devraient prendre des mesures afin de s'assurer que les navires de pêche soient dotés d'un équipage suffisant et compétent pour garantir la sécurité de la navigation et des opérations de pêche, conformément aux conventions internationales?*

Oui □ Non □

Question B7 b) *– Dans l'affirmative, veuillez indiquer quels navires de pêche pourraient faire l'objet d'une exemption.*

Commentaires: ______________________________

B8. Heures de repos

Question B8 a) *– La* convention *devrait-elle prévoir que les personnes travaillant à bord des navires de pêche devraient bénéficier de périodes minimales de repos établies conformément à la législation nationale?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

B9. Sécurité et santé au travail

Question B9 a) *– La* convention *devrait-elle prévoir que les personnes travaillant à bord des navires de pêche sont couvertes par des dispositions relatives à la sécurité et la santé au travail?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

__Question B9 b)__ – Si les dispositions qui existent en la matière ne sont pas applicables au travail à bord des navires de pêche, la protection devrait-elle être assurée par un des moyens suivants:

□ extension des dispositions générales en la matière?

□ extension des dispositions relatives à la sécurité et à la santé applicables aux marins?

□ élaboration de dispositions spécifiques relatives au travail à bord des navires de pêche?

□ combinaison des mesures ci-dessus?

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

B10. Sécurité sociale

Question B10 a) – *La* convention *devrait-elle prévoir que les personnes travaillant à bord des navires de pêche devraient bénéficier des prestations de sécurité sociale applicables aux autres travailleurs?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question B10 b) – *La* convention *devrait-elle prévoir que les prestations pourraient être progressivement étendues?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question B10 c) – *La* convention *devrait-elle prévoir que certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires de pêche pourraient faire l'objet d'une exclusion?*

Oui □ Non □

Question B10 d) – *Dans l'affirmative, quelles pourraient être ces catégories?*

Commentaires: ____________________

____

____

B11. Extension aux personnes travaillant à bord des navires de pêche de la protection prévue pour les marins

Question B11 a) – *La* convention *devrait-elle prévoir que les personnes travaillant à bord de navires de pêche immatriculés dans un Etat, engagés dans des opérations de pêche en haute mer et dans des eaux autres que celles de l'Etat du pavillon, devraient généralement bénéficier de conditions de travail qui ne soient pas moins favorables que celles dont bénéficient les marins à bord de navires immatriculés dans cet Etat, engagés dans des opérations commerciales de transport maritime?*

Oui □ Non □

Question B11 b) – *Dans l'affirmative, cette disposition devrait-elle s'appliquer aux personnes travaillant à bord d'autres navires de pêche?*

Oui □ Non □

Question B11 c) – *Dans l'affirmative, veuillez indiquer à quelles personnes ladite disposition devrait s'appliquer (par exemple les personnes travaillant sur les navires de pêche d'une certaine longueur, opérant dans certaines zones, ou restant en mer pour une durée précise).*

Commentaires: ____________________

____

____

Question B11 d) – *La* convention *devrait-elle contenir des dispositions sur les questions suivantes:*

□ recrutement et placement?

□ pièces d'identité?

□ rapatriement?

□ autres questions? (veuillez spécifier)

____

Commentaires: ____
____
____

B12. Mise en application

Question B12 a) – *La* convention *devrait-elle prévoir que les Etats devraient adopter des mesures destinées à contrôler l'application de la législation nationale donnant effet aux dispositions de la convention?*

Oui □ Non □

Commentaires: ____
____
____

Question B12 b) – *Dans l'affirmative, la convention devrait-elle prévoir la possibilité d'exempter certains navires de pêche de l'obligation susmentionnée?*

Oui □ Non □

Question B12 c) – *Dans l'affirmative, veuillez indiquer lesquels:*__________________
____

Question B12 d) – *La* convention *devrait-elle contenir une disposition établissant le contrôle par l'Etat du port*[8]*?*

Oui □ Non □

Commentaires: ____
____
____

B13. Consultation

Question B13 a) – *La* convention *devrait-elle contenir une disposition relative à la consultation d'organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs ainsi que d'autres organisations de personnes travaillant à bord des navires de pêche pour la formulation et la mise en œuvre de la législation nationale concernant les conditions de travail à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

[8] Le contrôle par l'Etat du port implique que l'Etat dans un port duquel un navire de pêche fait escale contrôle que ce navire respecte les dispositions pertinentes d'un instrument international ratifié par lui.

Commentaires: ____

B14. Autres questions

Question B14 a) – *Veuillez indiquer toute autre question que la convention devrait aborder.*

C. Contenu de la recommandation envisagée

C1. Age minimum et travail des adolescents

Question C1 a) – *La* recommandation *devrait-elle donner des indications sur les types de travail (par exemple, travail de nuit ou travail dangereux) ou sur les types de navires de pêche qui devraient être interdits aux personnes de moins de 18 ans?*

Oui □ Non □

Question C1 b) – *Dans l'affirmative, quelles devraient être ces indications?*

Commentaires: ____

C2. Examen médical

Question C2 a) – *La* recommandation *devrait-elle donner des indications sur le contenu du certificat médical et sur les modalités de sa délivrance?*

Oui □ Non □

Commentaires: ____

Question C2 b) – *La* recommandation *devrait-elle disposer que la personne qui délivre un certificat médical doit être agréée par l'autorité compétente?*

Oui □ Non □

Commentaires: ____
____
____

C3. Soins médicaux en mer

Question C3 a) *– La* recommandation *devrait-elle donner des indications sur le contenu de la pharmacie et le type de matériel médical*[9] *qui doivent être conservés à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Commentaires: ____
____
____

Question C3 b) *– La* recommandation *devrait-elle fournir des indications sur la disponibilité et sur les instructions concernant l'utilisation du service de consultation médicale par radio et autres services analogues à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Commentaires: ____
____
____

C4. Qualifications des personnes travaillant à bord des navires de pêche

Question C4 a) *– La* recommandation *devrait-elle fournir des indications supplémentaires autres que celles figurant dans des normes internationales*[10] *relatives à la formation des personnes travaillant à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Question C4 b) *– Dans l'affirmative, sur quels points ces indications devraient-elles porter?*

Commentaires: ____
____
____

[9] Ou trousse de premiers secours pour certains navires de pêche de moindre taille.

[10] Par exemple, la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille – Convention STCW-F (voir chapitre III du rapport).

C5. Arrangements contractuels concernant le travail à bord des navires de pêche

Question C5 a) *– La* recommandation *devrait-elle fournir des indications, sur la base des éléments de la convention nº 114*[11]*, concernant le contenu du contrat de travail ou d'engagement à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Question C5 b), i) *– Dans l'affirmative, ces indications devraient-elles également inclure des éléments qui ne figurent pas dans la convention nº 114?*

Oui □ Non □

Question C5 b), ii) *– Dans l'affirmative, l'un de ces éléments devrait-il prévoir la mention de l'assurance des personnes travaillant à bord des navires de pêche en cas d'accident, de maladie ou de décès*[12] *dans le contrat de travail ou d'engagement?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question C5 c) *– La* recommandation *devrait-elle fournir des indications sur les contrats de travail ou d'engagement à bord des navires de pêche (en ce qui concerne par exemple l'examen préalable, la signature et le terme des contrats, l'état des services, les circonstances autorisant le congédiement)*[13]*?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

Question C5 d) *– La* recommandation *devrait-elle fournir des indications sur les systèmes de rémunération, y compris, s'il y a lieu, les systèmes de partage des prises?*

Oui □ Non □

[11] Voir, en particulier, l'article 6 de la convention.

[12] Au paragraphe 8.2.8, le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable dispose: «Les Etats du pavillon devraient faciliter l'accès des propriétaires et des affréteurs des bateaux de pêche aux services d'assurance. Les propriétaires ou affréteurs de navires de pêche devraient être suffisamment assurés pour protéger les équipages de ces navires et leurs intérêts, pour indemniser les tierces parties en cas de pertes et de dommages et pour protéger leurs propres intérêts.»

[13] Voir convention nº 114.

Question C5 e) *– Dans l'affirmative, veuillez spécifier les points à inclure:* ________

____

Commentaires: ____

____

____

C6. Logement et approvisionnement à bord des navires de pêche

Question C6 a) *– La* recommandation *devrait-elle disposer que les Etats devraient se doter d'une législation concernant les plans et le contrôle du logement de l'équipage à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Commentaires: ____

____

____

Question C6 b) *– La* recommandation *devrait-elle contenir des indications sur les normes applicables au logement, à la nourriture et à l'eau potable?*

Oui □ Non □

Question C6 c) *– Dans l'affirmative, celles-ci devraient-elles aborder les questions suivantes:*

□ construction et emplacement;

□ ventilation;

□ chauffage;

□ éclairage;

□ cabines;

□ installations sanitaires;

□ bruit et vibrations;

□ eau potable;

□ nourriture;

□ autres?

Commentaires: ____

____

____

Question C6 d) – *Les indications ci-dessus concernant le logement et l'approvisionnement à bord des navires de pêche devraient-elles établir une distinction sur la base de:*

□ longueur du navire de pêche;

□ zone d'opération;

□ tonnage;

□ temps normalement passé en mer;

□ autres?

Commentaires: ______________________________

C7. Durée du travail et du repos

Question C7 a) – *La* recommandation *devrait-elle contenir des indications concernant la durée du travail ou du repos?*

Oui □ Non □

Question C7 b) – *Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelle devrait être la durée maximale du travail ou la durée minimale du repos.*

Commentaires: ______________________________

C8. Sécurité et santé au travail

Question C8 a) – *La* recommandation *devrait-elle aborder les questions suivantes:*

□ inclusion des questions de sécurité et de santé concernant la pêche dans une politique nationale globale de sécurité et de santé au travail;

□ droits et obligations en matière de sécurité et de santé des propriétaires de navires de pêche et des personnes travaillant à bord de ces navires;

□ utilisation de systèmes de gestion de la sécurité, s'il y a lieu;

□ équipement personnel de protection;

□ sécurité d'utilisation des machines;

□ enregistrement et notification des accidents, lésions et décès;

□ enquête sur les accidents du travail;

□ autres questions?

Commentaires:

C9. Sécurité sociale

Question C9 a) – *La* recommandation *devrait-elle fournir des indications relatives à la sécurité sociale des personnes travaillant à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Commentaires:

Question C9 b) – *Ces indications devraient-elles porter sur les prestations suivantes (veuillez préciser pour chaque point retenu les raisons de votre choix)?*

□ soins médicaux

□ prestations de maladie

□ prestations de vieillesse

□ prestations en cas d'accidents du travail

□ prestations de maternité

□ prestations d'invalidité

□ prestations de survivants

□ indemnisation du chômage

□ allocations familiales

Commentaires:

C10. Registre des personnes travaillant à bord des navires de pêche

Question C10 a) – *La recommandation devrait-elle contenir des dispositions relatives à la tenue par l'autorité compétente d'un registre des personnes travaillant à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

____

____

C11. Observateurs des pêches

Question C11 a) – *La* recommandation *devrait-elle donner des indications concernant les conditions de travail des observateurs des pêches*[14] *embarqués à bord des navires de pêche?*

Oui □ Non □

Question C11 b) – *Dans l'affirmative, que devraient contenir ces indications?*

Commentaires: ______________________________

____

____

C12. Mise en application dans la zone économique exclusive

Question C12 a) – *La recommandation devrait-elle prévoir que les Etats côtiers devraient exiger des navires de pêche auxquels ils octroient des licences de pêche dans leur zone économique exclusive qu'ils se conforment aux normes de la convention?*

Oui □ Non □

Commentaires: ______________________________

____

____

C13. Autres questions

Question C13 a) – *Veuillez indiquer toute autre question que la recommandation devrait aborder.*

Commentaires: ______________________________

____

____

[14] L'article 62 *(Exploitation des ressources biologiques)* de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose: «Les ressortissants d'autres Etats qui pêchent dans la zone économique exclusive se conforment aux mesures de conservation et aux autres modalités et conditions fixées par les lois et règlements de l'Etat côtier. Ces lois et règlements doivent être compatibles avec la Convention et peuvent porter notamment sur les questions suivantes […] *g)* placement, par l'Etat côtier, d'observateurs […] à bord de ces navires.»

ANNEXE

DISPOSITIONS DE FOND DES CONVENTIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'OIT

Recommandation (nº 7) sur la durée du travail (pêche), 1920

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Gênes par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, le 15 juin 1920;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives aux «Conditions d'application aux marins de la convention faite à Washington au mois de novembre dernier, et ayant pour objet de limiter à huit heures par jour et quarante-huit heures par semaine le nombre des heures de travail dans toutes les entreprises industrielles, et notamment dans les entreprises de transport par mer et, sous conditions à définir, par voie d'eau intérieure; répercussion sur les effectifs à bord et sur l'application des règlements concernant le logement et l'hygiène», question formant le premier point de l'ordre du jour de la session de la Conférence tenue à Gênes;

Après avoir décidé de rédiger ces propositions sous forme de recommandation,

adopte la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur la durée du travail (pêche), 1920, et qui sera soumise à l'examen des Membres de l'Organisation internationale du Travail, en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale ou autrement, conformément aux dispositions de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

Considérant la déclaration cntenue dans la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et aux termes de laquelle toutes les communautés industrielles devraient s'efforcer d'adopter, autant que les circonstances spéciales dans lesquelles elles pourraient se trouver le permettraient, «la journée de huit heures ou la semaine de quarante-huit heures comme but à atteindre partout où il n'a pas encore été obtenu», la Conférence internationale du Travail recommande que chaque Membre de l'Organisation internationale du Travail adopte une législation limitant en ce sens les heures de travail de tous les travailleurs employés dans l'industrie de la pêche, avec les clauses spéciales nécessaires pour faire face aux conditions particulières à cette industrie en chaque pays; et que, pour la préparation de cette législation, chaque gouvernement consulte les organisations patronales et les organisations ouvrières intéressées.

Convention (nº 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959

Article 1

1. Aux fins de la présente convention, le terme «bateau de pêche» doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées.

2. La présente convention ne s'applique pas à la pêche dans les ports ou dans les estuaires de fleuves, ni aux personnes qui se livrent à la pêche sportive ou de plaisance.

Article 2

1. Les enfants de moins de quinze ans ne peuvent être employés au travail à bord des bateaux de pêche.

2. Toutefois, ils peuvent prendre part occasionnellement aux activités à bord des bateaux de pêche durant les vacances scolaires à condition que ces activités:

a) ne soient pas nuisibles à leur santé ou à leur développement normal;

b) ne soient pas de nature à porter préjudice à leur assiduité à l'école;

c) n'aient pas pour objet un bénéfice commercial.

3. En outre, la législation nationale peut autoriser la délivrance de certificats permettant aux enfants âgés de quatorze ans au moins d'être employés, dans les cas où une autorité scolaire ou une autre autorité appropriée désignée par la législation nationale s'est assurée que cet emploi est dans l'intérêt de l'enfant, après avoir dûment pris en considération sa santé et son état physique, ainsi que les avantages futurs aussi bien qu'immédiats que l'emploi envisagé peut comporter pour lui.

Article 3

Les jeunes gens de moins de dix-huit ans ne peuvent être employés au travail à bord des bateaux de pêche chauffant au charbon en qualité de soutiers ou chauffeurs.

Article 4

Les dispositions des articles 2 et 3 ne s'appliquent pas au travail des enfants sur les bateaux-écoles, à la condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique.

Article 5

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 6

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 7

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Convention (nº 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959

Article 1

1. Aux fins de la présente convention, le terme «bateau de pêche» doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées.

2. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations intéressées d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe, autoriser des dérogations dans l'application des dispositions de la présente convention aux navires qui, normalement, n'effectuent pas en mer des voyages d'une durée supérieure à trois jours.

3. La présente convention ne s'applique pas à la pêche dans les ports ou dans les estuaires de fleuves, ni aux personnes qui se livrent à la pêche sportive ou de plaisance.

Article 2

Nulle personne ne pourra être engagée à quelque titre que ce soit pour servir à bord d'un bateau de pêche si elle ne produit pas un certificat attestant son aptitude physique au travail auquel elle doit être employée en mer, signé d'un médecin agréé par l'autorité compétente.

Article 3

1. L'autorité compétente déterminera, après consultation des organisations intéressées d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe, la nature de l'examen médical à effectuer et les indications qui devront être portées sur le certificat.

2. Pour la détermination de la nature de l'examen, il sera tenu compte de l'âge de l'intéressé, ainsi que de la nature du travail à effectuer.

3. Le certificat devra attester notamment que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service en mer, ou qui le rende impropre à ce service, ou qui comporterait des risques pour la santé d'autres personnes à bord.

Article 4

1. Le certificat médical des personnes de moins de vingt et un ans restera valide pendant une période ne dépassant pas une année à compter de la date de sa délivrance.

2. Le certificat médical des personnes âgées de vingt et un ans révolus restera valide pendant une période qui sera fixée par l'autorité compétente.

3. Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat restera valide jusqu'à la fin du voyage.

Article 5

Des dispositions doivent être prises pour permettre à toute personne, qui, après avoir été examinée, se voit refuser un certificat, de demander à être examinée de nouveau par un arbitre ou des arbitres médicaux, qui seront indépendants de tout armateur à la pêche ou de toute organisation d'armateurs à la pêche ou de pêcheurs.

Convention (nº 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959

Article 1

1. Aux fins de la présente convention, le terme «bateau de pêche» doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, immatriculés ou munis de papiers de bord, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées.

2. L'autorité compétente pourra exempter de l'application des dispositions de la présente convention certains bateaux de pêche dont le type et le tonnage auront été fixés après consultation des organisations intéressées d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe.

3. Si l'autorité compétente considère que les questions faisant l'objet de la présente convention sont réglées de façon satisfaisante par des contrats collectifs entre les organisations d'armateurs à la pêche ou les armateurs à la pêche, d'une part, et les organisations de pêcheurs, d'autre part, cette autorité pourra exempter des dispositions de la présente convention concernant les contrats individuels d'engagement les armateurs et les pêcheurs auxquels s'appliquent ces contrats collectifs.

Article 2

Aux fins de la présente convention, le terme «pêcheur» comprend toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un bateau de pêche et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage, des équipages de la flotte de guerre et des autres personnes au service permanent de l'Etat.

Article 3

1. Le contrat d'engagement est signé par l'armateur du bateau de pêche ou son représentant autorisé et par le pêcheur. Des facilités doivent être données au pêcheur et, éventuellement, à son conseiller pour examiner le contrat d'engagement avant que celui-ci soit signé.

2. Les conditions dans lesquelles le pêcheur signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente.

3. Les dispositions qui précèdent, concernant la signature du contrat, sont considérées comme observées s'il est établi par un acte de l'autorité compétente que les clauses du contrat lui ont été présentées par écrit et qu'elles ont été confirmées à la fois par l'armateur ou son représentant autorisé et par le pêcheur.

4. La législation nationale doit prévoir des dispositions pour garantir que le pêcheur comprenne le sens des clauses du contrat.

5. Le contrat ne doit contenir aucune disposition qui soit contraire à la législation nationale.

6. La législation nationale doit prévoir toutes autres formalités et garanties concernant la conclusion du contrat jugées nécessaires pour protéger les intérêts de l'armateur et du pêcheur.

Article 4

1. Des mesures appropriées doivent être prises, conformément à la législation nationale, pour garantir que le contrat d'engagement ne contienne aucune clause par laquelle les parties conviendraient d'avance de déroger aux règles normales de compétence des juridictions.

2. Cette disposition ne doit pas être interprétée comme excluant le recours à l'arbitrage.

Article 5

Un état des services de tout pêcheur sera tenu par l'autorité compétente ou selon les modalités prescrites par elle. A la fin de chaque voyage ou expédition, un état des services concernant ce voyage ou cette expédition sera mis à la disposition de chaque pêcheur ou noté dans son livret de travail.

Article 6

1. Le contrat d’engagement peut être conclu, soit à durée déterminée, soit au voyage, ou, si la législation nationale le permet, pour une durée indéterminée.

2. Le contrat d’engagement doit indiquer clairement les droits et obligations respectifs de chacune des parties.

3. Il doit comporter les mentions suivantes, sauf dans les cas où l’inclusion de l’une de ces mentions ou de certaines d’entre elles serait inutile, la question étant déjà réglée d’une autre manière par la législation nationale:

a) les nom et prénoms du pêcheur, la date de sa naissance ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance;

b) le lieu et la date de la conclusion du contrat;

c) la désignation du ou des bateaux de pêche à bord duquel ou desquels le pêcheur s’engage à servir;

d) le voyage ou les voyages à entreprendre, s’ils peuvent être déterminés au moment de l’engagement;

e) le service auquel le pêcheur doit être affecté;

f) si possible, le lieu et la date auxquels le pêcheur sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;

g) les vivres à allouer au pêcheur, sauf si la législation nationale prévoit un système différent;

h) le montant du salaire du pêcheur ou, s’il est rémunéré à la part, le pourcentage de sa part, et la base sur laquelle celui-ci sera calculé, ou encore, si un système mixte est appliqué, le montant du salaire, le pourcentage de sa part et la base sur laquelle celui-ci sera calculé, ainsi que le salaire minimum qui pourrait être convenu;

i) le terme du contrat, soit:

   i) si le contrat a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour l’expiration du contrat;

   ii) si le contrat a été conclu au voyage, la destination convenue pour la fin du contrat et l’indication du délai à l’expiration duquel le pêcheur sera libéré après l’arrivée à cette destination;

   iii) si le contrat a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer le contrat, ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l’armateur que pour le pêcheur;

j) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait exiger.

Article 7

Lorsque la législation nationale prévoit qu’il y aura à bord un rôle d’équipage, le contrat d’engagement sera transcrit sur le rôle d’équipage ou annexé à ce rôle.

Article 8

En vue de permettre au pêcheur de s’assurer de la nature et de l’étendue de ses droits et obligations, l’autorité compétente doit déterminer les mesures à prendre pour que le pêcheur puisse se renseigner à bord de façon précise sur les conditions de son emploi.

Article 9

Le contrat d’engagement, qu’il soit conclu au voyage, à durée déterminée ou à durée indéterminée, sera résolu de plein droit dans les cas ci-après:

a) consentement mutuel des parties;

b) décès du pêcheur;

c) perte ou innavigabilité absolue du bateau de pêche;

d) toute autre cause stipulée par la législation nationale.

Article 10

La législation nationale, les contrats collectifs ou les contrats individuels doivent déterminer les circonstances dans lesquelles l'armateur ou le patron ont la faculté de congédier immédiatement le pêcheur.

Article 11

La législation nationale, les contrats collectifs ou les contrats individuels doivent également déterminer les circonstances dans lesquelles le pêcheur a la faculté de demander son débarquement immédiat.

Article 12

L'application de la présente convention sera assurée par la législation nationale ou par des contrats collectifs sous réserve des dispositions qui précèdent.

Convention (nº 125) sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966

Partie I. Champ d'application et définitions

Article 1

Aux fins de la présente convention, l'expression «bateaux de pêche» vise tous les navires et bateaux, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées et immatriculés dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur, à l'exception:

a) des navires et bateaux d'une jauge brute enregistrée inférieure à 25 tonneaux;

b) des navires et bateaux affectés à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues;

c) des navires et bateaux utilisés pour la pêche sportive ou de plaisance;

d) des navires de recherche ou de protection des pêcheries.

Article 2

L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, prévoir des dérogations à la présente convention pour les navires de pêche côtière au sens de la législation nationale.

Article 3

Aux fins de la présente convention, les termes suivants devraient être entendus comme signifiant:

a) patron: toute personne chargée du commandement d'un bateau de pêche;

b) second: toute personne chargée en second du commandement d'un bateau de pêche, y compris les personnes, autres que les pilotes, pouvant être à tout moment chargées d'assurer la navigation;

c) mécanicien: toute personne ayant la direction permanente du service assurant la propulsion mécanique d'un bateau de pêche.

PARTIE II. DÉLIVRANCE DES BREVETS

Article 4

Tout Membre qui ratifie la présente convention doit établir des normes relatives aux qualifications requises pour obtenir un brevet de capacité habilitant son titulaire à exercer les fonctions de patron, de second ou de mécanicien à bord d'un bateau de pêche.

Article 5

1. Tous les bateaux de pêche auxquels la présente convention s'applique devront obligatoirement embarquer un patron breveté.

2. Tous les bateaux de pêche d'une jauge brute enregistrée supérieure à 100 tonneaux, affectés à des opérations ou à des zones qui devront être définies par la législation nationale, devront obligatoirement embarquer un second breveté.

3. Tous les bateaux de pêche dont le moteur développe une puissance supérieure à celle qui sera déterminée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, devront obligatoirement embarquer un mécanicien breveté, étant entendu toutefois que le patron ou le second du bateau de pêche peut faire fonction de mécanicien dans certains cas et sous réserve qu'il soit titulaire d'un brevet de mécanicien.

4. Les brevets délivrés aux patrons, seconds et mécaniciens pourront être des brevets complets ou restreints, en fonction des dimensions et du type du bateau de pêche, de la nature de la pêche pratiquée et des zones de pêche, selon ce qui sera déterminé par la législation nationale.

5. L'autorité compétente pourra, dans des cas particuliers, autoriser un bateau de pêche à prendre la mer sans avoir à bord une équipe complète de personnel breveté, si ladite autorité considère que des personnes possédant les qualifications voulues ne sont pas disponibles et que, compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce, aucun risque n'est encouru en permettant au bateau de prendre la mer.

Article 6

1. L'âge minimum prescrit par la législation nationale pour la délivrance d'un brevet de capacité ne doit pas être inférieur à:

a) vingt ans pour les patrons;

b) dix-neuf ans pour les seconds;

c) vingt ans pour les mécaniciens.

2. L'âge minimum peut toutefois être fixé à dix-huit ans pour les patrons et les seconds servant à bord d'un bateau affecté à la pêche côtière, et pour les mécaniciens servant à bord d'un petit bateau de pêche dont le moteur développe une puissance inférieure à celle qui sera déterminée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe.

Article 7

Le minimum d'expérience professionnelle requis par la législation nationale pour la délivrance d'un brevet de second ne doit pas être inférieur à trois années de navigation au service du pont.

Article 8

1. Le minimum d'expérience professionnelle requis par la législation nationale pour la délivrance d'un brevet de patron ne doit pas être inférieur à quatre années de navigation au service du pont.

2. L'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, exiger qu'une partie de ce service ait été accomplie en qualité de second breveté; si, aux termes de la législation nationale, la délivrance de brevets de capacité de divers degrés, complets ou restreints, est prévue pour les patrons de pêche, la nature des services accomplis en qualité de second breveté ou la nature du diplôme détenu lors de l'accomplissement de ces services peut varier en conséquence.

Article 9

1. Le minimum d'expérience professionnelle requis par la législation nationale pour la délivrance d'un brevet de mécanicien ne doit pas être inférieur à trois années de navigation dans la salle des machines.

2. Une période plus courte de navigation peut être fixée lorsqu'il s'agit d'un patron ou d'un second breveté.

3. Dans le cas des petits bateaux de pêche dont il est question à l'article 6, paragraphe 2, ci-dessus, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, fixer une période de navigation limitée à douze mois.

4. Le cas échéant, une partie des temps de navigation requis conformément aux paragraphes précédents peut être remplacée par la période durant laquelle le candidat au brevet a travaillé dans un atelier de mécanique.

Article 10

Le temps passé par les candidats dans un cours de formation professionnelle agréé peut être défalqué des périodes de navigation exigées en vertu des articles 7, 8 et 9 ci-dessus, mais à concurrence de douze mois seulement.

PARTIE III. EXAMENS

Article 11

Les examens, organisés et contrôlés par l'autorité compétente afin de s'assurer que les candidats aux divers brevets ont les qualifications nécessaires pour exercer les fonctions correspondant à ces derniers, doivent permettre de vérifier que ces candidats ont une connaissance suffisante – correspondant à la catégorie et au degré du brevet qu'ils veulent obtenir – de matières telles que:

a) pour les patrons et seconds:
  - i) disciplines nautiques générales, y compris le matelotage, la manœuvre du bateau, la sécurité de la vie humaine en mer et une bonne connaissance des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer;
  - ii) navigation pratique, y compris l'usage d'instruments et de systèmes de navigation électroniques ou mécaniques;
  - iii) sécurité du travail, notamment dans la manipulation des engins de pêche;

b) pour les mécaniciens:

i) théorie, conduite, entretien et réparation des machines à vapeur ou des moteurs à combustion interne, ainsi que des engins auxiliaires;

ii) utilisation, entretien et réparation des installations de réfrigération, des pompes d'incendie, des treuils de pont, ainsi que des autres installations mécaniques équipant les bateaux de pêche, y compris les effets sur la stabilité;

iii) notions fondamentales sur les installations électriques du bateau; entretien et réparation des machines et des appareils électriques équipant les bateaux de pêche;

iv) mesures de sécurité techniques et manœuvres de sauvetage, y compris l'usage des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre le feu.

Article 12

Les examens pour l'obtention de brevets pour les patrons et seconds, prévus à l'article 11, alinéa *a)*, peuvent également porter sur les matières suivantes:

a) techniques de pêche, y compris, s'il y a lieu, utilisation des appareils électroniques de détection des poissons, et utilisation, entretien et réparation des engins de pêche;

b) stockage, lavage et traitement du poisson à bord.

Article 13

Pendant la période de trois ans qui suivra la date de l'entrée en vigueur de la législation nationale donnant effet aux dispositions de la présente convention, des brevets de capacité pourront être délivrés aux personnes qui n'auront pas passé l'un des examens mentionnés aux articles 11 et 12 ci-dessus, mais qui possèdent en fait une expérience pratique suffisante de la fonction correspondant aux brevets dont il s'agit, pourvu qu'aucune faute technique grave n'ait été relevée contre ces personnes.

PARTIE IV. MESURES DE MISE EN APPLICATION

Article 14

1. Tout Membre devra assurer, par un système d'inspection efficace, l'application effective de la législation nationale donnant effet aux dispositions de la présente convention.

2. La législation nationale donnant effet aux dispositions de la présente convention devra prévoir les cas dans lesquels les autorités d'un Membre peuvent arrêter tout bateau immatriculé dans son territoire en raison d'une infraction à ladite législation.

Article 15

1. La législation nationale donnant effet aux dispositions de la présente convention devra déterminer les sanctions pénales ou disciplinaires à appliquer dans les cas où cette législation ne serait pas respectée.

2. Ces sanctions pénales ou disciplinaires devront être prévues notamment contre:

a) l'armateur ou son agent, ou le patron engageant une personne non titulaire du brevet exigé;

b) une personne obtenant par fraude ou fausses pièces un engagement pour exercer des fonctions exigeant un brevet sans être titulaire du brevet requis à cet effet.

Convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966

Partie I. Dispositions générales

Article 1

1. La présente convention s'applique à tous les navires et bateaux de mer à propulsion mécanique, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées et immatriculés dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur.

2. La législation nationale déterminera les conditions dans lesquelles les navires et bateaux seront réputés navires et bateaux de mer aux fins de l'application de la présente convention.

3. La présente convention ne s'applique pas aux navires et bateaux jaugeant moins de 75 tonneaux; toutefois, lorsque l'autorité compétente décide, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, que cela est raisonnable et réalisable, la convention s'appliquera aux navires et bateaux jaugeant de 25 à 75 tonneaux.

4. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, utiliser comme critère la longueur au lieu du tonnage aux fins de la présente convention; dans ce cas, la convention ne s'applique pas aux navires et bateaux d'une longueur inférieure à 24,4 mètres (80 pieds). Toutefois, lorsque l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, que cela est raisonnable et réalisable, la convention s'appliquera aux navires et bateaux longs de 13,7 à 24,4 mètres (45 à 80 pieds).

5. La convention ne s'applique pas:

a) aux navires et bateaux utilisés normalement pour la pêche sportive ou de plaisance;

b) aux navires et bateaux dont la voile est le principal moyen de propulsion, mais qui sont équipés de moteurs auxiliaires;

c) aux navires et bateaux affectés à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues;

d) aux navires de recherche ou de protection des pêcheries.

6. Les dispositions suivantes de la présente convention ne s'appliquent pas aux bateaux qui, normalement, ne retournent pas à leur port d'attache pendant des périodes inférieures à trente-six heures et dont l'équipage ne vit pas en permanence à bord lorsqu'ils sont au port:

a) article 9, paragraphe 4;

b) article 10;

c) article 11;

d) article 12;

e) article 13, paragraphe 1;

f) article 14;

g) article 16.

Toutefois, les bateaux susvisés devront être équipés d'installations sanitaires suffisantes et des aménagements nécessaires pour que l'équipage puisse prendre ses repas, préparer des aliments et se reposer.

7. Il pourra être dérogé à la pleine application des dispositions de la partie III de la présente convention à l'égard de tout bateau si, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, l'autorité compétente estime que les modalités de la dérogation entraîneront des avantages ayant pour effet d'établir des conditions qui, dans l'ensemble, ne seront pas moins favorables que celles qui auraient découlé de la pleine application de la convention. Des détails sur toutes les dérogations de cette nature seront communiqués par le Membre intéressé au Directeur général du Bureau international du Travail, qui en informera les Membres de l'Organisation internationale du Travail.

Article 2

Aux fins de la présente convention:

a) les termes «bateau de pêche» ou «bateau» désignent tout navire ou bateau auquel la convention s’applique;

b) le terme «tonneaux» signifie les tonneaux de jauge brute;

c) le terme «longueur» signifie la distance entre, d’une part, le point d’intersection de l’avant de l’étrave et de la ligne prolongeant le pont, et, d’autre part, l’arrière de la tête de l’étambot, ou l’avant de la mèche du gouvernail lorsqu’il n’y a pas d’étambot;

d) le terme «officier» signifie toute personne, à l’exclusion du patron, ayant rang d’officier d’après la législation nationale ou, à défaut d’une telle législation, d’après les conventions collectives ou la coutume;

e) le terme «personnel subalterne» signifie tout membre de l’équipage autre qu’un officier;

f) le terme «logement de l’équipage» comprend les postes de couchage, réfectoires et installations sanitaires prévus pour être utilisés par l’équipage;

g) le terme «prescrit» signifie prescrit par la législation nationale ou par l’autorité compétente;

h) le terme «approuvé» signifie approuvé par l’autorité compétente;

i) le terme «nouvelle immatriculation» signifie une nouvelle immatriculation à l’occasion d’un changement simultané de pavillon et de propriété d’un bateau.

Article 3

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur s’engage à maintenir en vigueur une législation propre à assurer l’application des dispositions contenues dans les parties II, III et IV de la convention.

2. Ladite législation:

a) obligera l’autorité compétente à notifier à tous les intéressés les dispositions qui seront prises;

b) précisera les personnes qui sont chargées d’en assurer l’application;

c) prévoira l’institution et le maintien d’un régime d’inspection propre à assurer effectivement l’observation des dispositions prises;

d) prescrira des sanctions adéquates pour toute infraction;

e) obligera l’autorité compétente à consulter périodiquement les organisations d’armateurs à la pêche et les organisations de pêcheurs, s’il en existe, en vue d’élaborer les règlements et de collaborer dans toute la mesure possible avec les parties intéressées à la mise en application de ces règlements.

PARTIE II. ÉTABLISSEMENT DES PLANS ET CONTRÔLE DU LOGEMENT DE L’ÉQUIPAGE

Article 4

Avant que ne soit commencée la construction d’un bateau de pêche et avant que ne soit modifié d’une manière importante, ou reconstruit, le logement de l’équipage à bord d’un bateau de pêche existant, les plans détaillés de ce logement, accompagnés de tous renseignements utiles, seront soumis pour approbation à l’autorité compétente.

Article 5

1. L’autorité compétente inspectera tout bateau de pêche et s’assurera que le logement de l’équipage est conforme aux conditions exigées par la législation lorsque:

a) il sera procédé à la première immatriculation ou à une nouvelle immatriculation du bateau;

b) le logement de l'équipage aura été modifié d'une manière importante ou reconstruit;

c) soit une organisation de pêcheurs reconnue et représentant tout ou partie de l'équipage, soit un nombre ou un pourcentage prescrit des membres de l'équipage, se sera plaint à l'autorité compétente, dans la forme prescrite et assez tôt pour éviter tout retard au bateau de pêche, que le logement de l'équipage n'est pas conforme aux dispositions de la convention.

2. L'autorité compétente pourra procéder à des inspections périodiques chaque fois qu'elle le souhaitera.

PARTIE III. PRESCRIPTIONS RELATIVES AU LOGEMENT DE L'ÉQUIPAGE

Article 6

1. L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition du logement de l'équipage par rapport aux autres parties du bateau de pêche seront tels qu'ils assureront une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid, le bruit excessif et les odeurs ou émanations provenant des autres parties du bateau.

2. Les différentes parties du logement de l'équipage devront être pourvues d'issues de secours pour autant que cela sera nécessaire.

3. Sera évitée, dans toute la mesure possible, toute ouverture directe reliant les postes de couchage aux cales à poisson ou à farine de poisson, aux salles de machines et chaufferies, aux cuisines, à la lampisterie, aux magasins à peinture, aux magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux, aux séchoirs, aux locaux affectés aux soins de propreté en commun ou aux water-closets. Les parties de cloisons séparant ces locaux des postes de couchage, ainsi que les cloisons extérieures de ceux-ci seront convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé, et elles seront imperméables à l'eau et aux gaz.

4. Les parois extérieures des postes de couchage et des réfectoires seront convenablement calorifugées. Les encaissements de machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant de la chaleur seront convenablement calorifugés chaque fois que cette chaleur pourra incommoder dans les aménagements et les coursives adjacentes. Des dispositions seront également prises pour réaliser une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude.

5. Les cloisons intérieures seront construites en un matériau approuvé, non susceptible d'abriter de la vermine.

6. Les postes de couchage, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage seront convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

7. Les tuyauteries principales de vapeur et d'échappement des treuils et autres appareils auxiliaires semblables ne devront pas passer par le logement de l'équipage ni par les coursives conduisant à ce logement, à moins qu'il ne soit techniquement impossible de l'éviter. Dans ce dernier cas, les tuyauteries devront être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.

8. Les panneaux ou vaigrages intérieurs seront faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Les planches assemblées à rainure et à languette ou toute autre forme de construction susceptible d'abriter de la vermine ne devront pas être utilisées.

9. L'autorité compétente décidera dans quelle mesure des dispositions tendant à prévenir l'incendie ou à en retarder la propagation devront être prises dans la construction du logement.

10. Les parois et plafonds des postes de couchage et réfectoires devront pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devront, s'ils sont peints, être d'une couleur claire; l'emploi d'enduits à la chaux sera interdit.

11. Les parois intérieures seront refaites ou réparées quand la nécessité s'en fera sentir.

12. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement de l'équipage devront être approuvés; ces revêtements devront être imperméables à l'humidité et leur maintien en état de propreté devra être aisé.

13. Les ponts découverts recouvrant le logement de l'équipage seront revêtus d'une isolation en bois ou en matériau analogue.

14. Lorsque les revêtements de pont seront en matière composite, le raccordement avec les parois sera arrondi de manière à éviter les fentes.

15. Des dispositifs suffisants seront prévus pour l'écoulement des eaux.

16. Toutes les mesures possibles seront prises pour empêcher les mouches et autres insectes de pénétrer dans le logement de l'équipage.

Article 7

1. Les postes de couchage et les réfectoires seront convenablement ventilés.

2. Le système de ventilation sera réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats.

3. Tout bateau de pêche, affecté d'une façon régulière à la navigation sous les tropiques ou dans d'autres régions où règnent des conditions climatiques similaires, sera pourvu, dans la mesure où lesdites conditions l'exigent, à la fois de moyens mécaniques de ventilation et de ventilateurs électriques, étant entendu qu'un seul de ces moyens pourra être employé dans les endroits où ce moyen assurera une ventilation satisfaisante.

4. Tout bateau de pêche affecté à la navigation en dehors de ces régions sera pourvu soit d'un système de ventilation mécanique, soit de ventilateurs électriques. L'autorité compétente pourra exempter de cette disposition tout bateau naviguant normalement dans les mers froides des hémisphères nord ou sud.

5. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner les systèmes de ventilation prévus aux paragraphes 3 et 4 devra être disponible, dans la mesure où cela est praticable, pendant tout le temps où l'équipage habite ou travaille à bord, et si les circonstances l'exigent.

Article 8

1. Une installation convenable de chauffage sera prévue pour le logement de l'équipage dans la mesure où les conditions climatiques l'exigent.

2. L'installation de chauffage devra fonctionner, dans la mesure où cela sera praticable, quand l'équipage vit ou travaille à bord et si les circonstances l'exigent.

3. Les systèmes de chauffage à flamme nue seront interdits.

4. L'installation de chauffage devra être en mesure de maintenir dans le logement de l'équipage la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le bateau est susceptible de rencontrer en cours de navigation; l'autorité compétente devra prescrire les conditions à réaliser.

5. Les radiateurs et autres appareils de chauffage seront placés – et au besoin pourvus d'une protection et équipés de dispositifs de sécurité – de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'incommodité pour les occupants des locaux.

Article 9

1. Tous les locaux réservés à l'équipage seront convenablement éclairés. L'éclairage naturel dans les locaux d'habitation devra permettre à une personne d'acuité visuelle normale de lire, par temps clair et en plein jour, un journal imprimé ordinaire en tout point de l'espace

disponible pour circuler. Un système d'éclairage artificiel donnant le même résultat sera installé lorsqu'il ne sera pas possible d'obtenir un éclairage naturel convenable.

2. Tout bateau sera pourvu autant que possible d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement de l'équipage. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un système supplémentaire d'éclairage de secours sera prévu au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

3. L'éclairage artificiel sera disposé de manière que les occupants du local en bénéficient au maximum.

4. En plus de l'éclairage normal de la cabine, il devra y avoir pour chaque couchette un éclairage individuel permettant la lecture.

5. Un éclairage bleuté permanent devra en outre être prévu dans les postes de couchage pendant la nuit.

Article 10

1. Les postes de couchage seront situés au milieu ou à l'arrière du bateau; dans des cas particuliers, l'autorité compétente pourra autoriser l'installation des postes de couchage à l'avant du bateau – mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage – lorsque tout autre emplacement ne serait pas raisonnable ou pratique en raison du type du bateau, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné.

2. La superficie par occupant de tout poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne sera pas inférieure aux chiffres suivants:

a) à bord des bateaux dont la jauge est égale ou supérieure à 25 tonneaux, mais inférieure à 50 tonneaux — 0,5 mètre carré (5,4 pieds carrés)

b) à bord des bateaux dont la jauge est égale ou supérieure à 50 tonneaux, mais inférieure à 100 tonneaux — 0,75 mètre carré (8,1 pieds carrés)

c) à bord des bateaux dont la jauge est égale ou supérieure à 100 tonneaux, mais inférieure à 250 tonneaux — 0,9 mètre carré (9,7 pieds carrés)

d) à bord des bateaux dont la jauge est égale ou supérieure à 250 tonneaux — 1 mètre carré (10,8 pieds carrés)

3. Si l'autorité compétente décide, conformément à l'article 1, paragraphe 4, d'employer, aux fins de la présente convention, le critère de la longueur, la superficie par occupant de tout poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne sera pas inférieure aux chiffres suivants:

a) à bord des bateaux dont la longueur est égale ou supérieure à 13,7 mètres (45 pieds), mais inférieure à 19,8 mètres (65 pieds) — 0,5 mètre carré (5,4 pieds carrés)

b) à bord des bateaux dont la longueur est égale ou supérieure à 19,8 mètres (65 pieds), mais inférieure à 26,8 mètres (88 pieds) — 0,75 mètre carré (8,1 pieds carrés)

c) à bord des bateaux dont la longueur est égale ou supérieure à 26,8 mètres (88 pieds), mais inférieure à 35,1 mètres (115 pieds) — 0,9 mètre carré (9,7 pieds carrés)

d) à bord des bateaux dont la longueur est égale ou supérieure à 35,1 mètres (115 pieds) — 1 mètre carré (10,8 pieds carrés)

4. La hauteur libre des postes de couchage de l'équipage devra être, dans tous les cas où cela sera possible, d'au moins 1,9 mètre (6 pieds 3 pouces).

5. Les postes de couchage seront en nombre suffisant pour que chaque service de l'équipage dispose d'un ou plusieurs postes distincts; toutefois, l'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les bateaux de faible tonnage.

6. Le nombre de personnes autorisées à occuper chaque poste de couchage ne dépassera pas les chiffres maxima suivants:

a) officiers: un occupant par cabine si possible, et en aucun cas plus de deux;

b) personnel subalterne: deux ou trois personnes par poste si possible, le nombre des occupants ne devant en aucun cas dépasser les chiffres suivants:

  i) à bord des navires dont la jauge est égale ou supérieure à 250 tonneaux: quatre personnes;

  ii) à bord des navires jaugeant moins de 250 tonneaux: six personnes.

7. Si l'autorité compétente décide, conformément à l'article 1, paragraphe 4, d'employer, aux fins de la présente convention, le critère de la longueur, le nombre des membres du personnel subalterne autorisés à occuper chaque poste de couchage ne devra en aucun cas dépasser les chiffres suivants:

a) à bord des bateaux dont la longueur est égale ou supérieure à 35,1 mètres (115 pieds): quatre personnes;

b) à bord des bateaux dont la longueur est inférieure à 35,1 mètres (115 pieds): six personnes.

8. Dans des cas particuliers, l'autorité compétente pourra autoriser des dérogations aux dispositions des paragraphes 6 et 7, lorsque, en raison du type du bateau, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné, l'application de ces dispositions ne serait pas raisonnable ou pratique.

9. Le nombre maximum de personnes à loger par poste de couchage sera indiqué, d'une manière lisible et indélébile, en un endroit du poste où l'inscription pourra être vue aisément.

10. Les membres de l'équipage disposeront de couchettes individuelles.

11. Les couchettes ne seront pas placées côte à côte d'une façon telle qu'on ne puisse accéder à l'une d'elles qu'en passant au-dessus d'une autre.

12. La superposition de plus de deux couchettes sera interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du bateau, il sera interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

13. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne sera pas placée à moins de 0,3 mètre (12 pouces) au-dessus du plancher; la couchette supérieure sera disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond.

14. Les dimensions intérieures minima d'une couchette seront autant que possible de 1,9 mètre sur 0,68 mètre (6 pieds 3 pouces sur 2 pieds 3 pouces).

15. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis seront d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

16. Si des cadres tubulaires sont utilisés dans la construction des couchettes, ils seront absolument fermés et sans perforations pouvant constituer un accès pour la vermine.

17. Toute couchette sera pourvue soit d'un sommier élastique, soit d'un fond élastique et d'un matelas rembourré, l'un et l'autre étant d'une matière approuvée. L'utilisation, pour le rembourrage, de paille ou d'autre matière de nature à abriter de la vermine sera interdite.

18. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière, en bois, en toile ou en une autre matière convenable, sera fixé en dessous de la couchette supérieure.

19. Tout poste de couchage sera aménagé et meublé de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable à ses occupants.

20. Le mobilier comprendra pour chaque occupant une armoire pourvue d'un dispositif de fermeture par cadenas et d'une tringle permettant de suspendre les vêtements à des cintres. L'autorité compétente veillera à ce que ces armoires soient aussi spacieuses que possible.

21. Tout poste de couchage sera pourvu d'une table ou d'un bureau de modèle fixe, rabattable ou à coulisses, et, en fonction des besoins, de sièges confortables.

22. Le mobilier sera construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder ou d'abriter de la vermine.

23. L'ameublement comprendra pour chaque occupant un tiroir ou un espace équivalent d'une capacité, si possible, au moins égale à 0,056 mètre cube (2 pieds cubes).

24. Les hublots des postes de couchage seront garnis de rideaux.

25. Tout poste de couchage sera pourvu d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

26. Dans la mesure du possible, les couchettes seront réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un homme de jour ne partage le même poste que des hommes prenant le quart.

Article 11

1. Des réfectoires séparés des postes de couchage seront installés à bord de tous les bateaux de pêche ayant un équipage de plus de dix personnes. Chaque fois que cela sera possible, il devra en être de même sur les bateaux ayant un équipage moins nombreux; toutefois, si cela n'est pas possible, le réfectoire pourra être combiné avec le poste de couchage.

2. A bord des bateaux pratiquant la pêche hauturière et ayant un équipage de plus de vingt personnes, un réfectoire séparé pourra être prévu pour le patron et les officiers.

3. Les dimensions et l'équipement des réfectoires devront être suffisants pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

4. Tout réfectoire sera pourvu de tables et de sièges approuvés en nombre suffisant pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

5. Les réfectoires seront placés aussi près que possible de la cuisine.

6. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table, ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles, seront prévus lorsque les offices ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

7. Les dessus des tables et des sièges seront d'une matière résistant à l'humidité, sans craquelures et d'un nettoyage aisé.

8. Dans la mesure du possible, les réfectoires seront conçus, meublés et aménagés de façon à pouvoir servir de salles de récréation.

Article 12

1. Des installations sanitaires suffisantes, comprenant des lavabos, ainsi que des baignoires ou des douches, seront aménagées à bord de tout bateau de pêche.

2. Des installations sanitaires pour tous les membres de l'équipage qui n'occupent pas des cabines ou des postes comportant une installation sanitaire privée seront, dans la mesure où cela est possible, prévues pour chaque service, à raison de:

a) une baignoire ou une douche par huit personnes ou moins;

b) un water-closet par huit personnes ou moins;

c) un lavabo par six personnes ou moins.

Toutefois, si le nombre des personnes d'un service dépasse de moins de la moitié du nombre indiqué un multiple exact de ce nombre, l'excédent pourra être négligé pour l'application de la présente disposition.

3. L'eau douce, chaude et froide, ou des moyens de chauffer l'eau seront fournis dans tous les locaux communs affectés aux soins de propreté. L'autorité compétente aura la faculté de fixer, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs s'il en existe, la quantité minimum d'eau douce à fournir par homme et par jour.

4. Les lavabos et les baignoires seront de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

5. L'aération de tout water-closet se fera par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation.

6. L'équipement sanitaire placé dans les water-closets sera d'un modèle approuvé et pourvu d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionner à tout moment et qui puisse être actionnée individuellement.

7. Les tuyaux de descente et de décharge seront de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage. Ils ne devront pas traverser des réservoirs d'eau douce ou d'eau potable ni, si possible, passer sous les plafonds des réfectoires et des postes de couchage.

8. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plus d'une personne seront conformes aux prescriptions suivantes:

a) les revêtements du sol seront d'un matériau durable approuvé, faciles à nettoyer et imperméables à l'humidité; ils seront pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;

b) les cloisons seront en acier ou en tout autre matériau approuvé et étanches sur une hauteur d'au moins 0,23 mètre (9 pouces) à partir du pont;

c) les locaux seront suffisamment éclairés, chauffés et aérés;

d) les water-closets seront situés en un endroit aisément accessible des postes de couchage et des locaux affectés aux soins de propreté, mais ils en seront séparés; ils ne donneront pas directement sur les postes de couchage ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre poste de couchage et water-closets; toutefois, cette dernière disposition ne sera pas applicable aux water-closets situés entre deux postes de couchage dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;

e) si plusieurs water-closets sont installés dans un même local, ils seront suffisamment enclos pour en assurer l'isolement.

9. Des moyens de lavage et de séchage du linge seront prévus dans une proportion correspondant à l'effectif de l'équipage et à la durée normale du voyage.

10. Le matériel de lavage comprendra les bassins adaptés, dotés d'un dispositif d'écoulement, qui pourront être installés dans les locaux affectés aux soins de propreté s'il n'est pas pratiquement possible d'aménager une buanderie séparée. Les bassins seront suffisamment alimentés en eau douce, chaude et froide. A défaut d'eau chaude, des moyens de chauffer l'eau seront prévus.

11. Les moyens de séchage seront aménagés dans un local séparé des postes de couchage, des réfectoires et des water-closets, suffisamment aéré et chauffé et pourvu de cordes à linge ou d'autres dispositifs d'étendage.

Article 13

1. Dans la mesure du possible, une cabine spéciale isolée sera prévue pour le cas où un membre de l'équipage serait blessé ou tomberait malade. Une infirmerie sera prévue sur les bateaux jaugeant au moins 500 tonneaux. Si l'autorité compétente décide, conformément à l'article 1, paragraphe 4, d'employer aux fins de la présente convention le critère de la longueur, une infirmerie sera prévue sur les bateaux dont la longueur est au moins 45,7 mètres (150 pieds).

2. Tout bateau de pêche qui n'embarque pas de médecin devra être pourvu d'une pharmacie de bord, d'un type approuvé, accompagnée d'instructions aisément compréhensibles. L'autorité compétente devra tenir compte à cet égard de la recommandation sur les pharmacies de bord, 1958, et de la recommandation sur les consultations médicales en mer, 1958.

Article 14

Des penderies suffisantes et convenablement aérées destinées à recevoir les cirés seront aménagées à l'extérieur des postes de couchage, mais elles seront aisément accessibles de ces derniers.

Article 15

Le logement de l'équipage sera maintenu en état de propreté et dans des conditions d'habitabilité convenables; il ne servira pas de lieu d'emmagasinage de marchandises ou d'approvisionnements qui ne sont pas la propriété personnelle de ses occupants.

Article 16

1. Les bateaux de pêche seront équipés d'installations adéquates pour la préparation des aliments, placées si possible dans une cuisine séparée.

2. La cuisine aura des dimensions suffisantes et sera bien éclairée et ventilée.

3. La cuisine sera équipée des ustensiles voulus, du nombre nécessaire de placards et d'étagères, d'éviers et d'égouttoirs à vaisselle faits d'une matière inoxydable et dotés d'un dispositif d'écoulement satisfaisant. La cuisine sera alimentée en eau potable par des conduits; lorsque l'alimentation a lieu sous pression, des dispositions devront être prises pour éviter les refoulements. Si la cuisine n'est pas alimentée en eau chaude, elle sera dotée d'une installation de chauffage de l'eau.

4. La cuisine sera équipée du matériel voulu pour préparer à tout moment des boissons chaudes pour l'équipage.

5. Une cambuse d'un volume adéquat sera prévue; elle devra être ventilée, et pouvoir être maintenue sèche et fraîche, pour éviter que les provisions ne se gâtent. Au besoin, des réfrigérateurs ou autres moyens de stockage à basse température seront prévus.

6. Les bouteilles de gaz butane ou propane utilisées, le cas échéant, pour la cuisine devront être placées sur le pont ouvert.

PARTIE IV. APPLICATION DE LA CONVENTION AUX BATEAUX DE PÊCHE EXISTANTS

Article 17

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article, la présente convention s'appliquera aux bateaux de pêche dont la quille aura été posée ultérieurement à la mise en vigueur de la convention pour le territoire dans lequel le bateau est immatriculé.

2. Dans le cas d'un bateau de pêche complètement terminé à la date à laquelle la convention entrera en vigueur dans le territoire où le bateau est immatriculé et qui est au-dessous des prescriptions formulées à la partie III de la convention, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, exiger que soient apportées au bateau, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estimera possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu, lorsque:

a) le bateau sera immatriculé de nouveau;

b) d'importantes modifications de structure ou des réparations majeures seront faites au bateau par suite de l'application d'un plan préétabli, et non à la suite d'un accident ou d'un cas d'urgence.

3. Dans le cas d'un bateau de pêche en construction ou en transformation à la date où la présente convention entrera en vigueur pour le territoire où il est immatriculé, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, exiger que soient apportées au bateau, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estimera possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu; ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention, à moins qu'il ne soit procédé à une nouvelle immatriculation du bateau.

4. Lorsqu'un bateau de pêche – à moins qu'il ne s'agisse d'un bateau dont il est fait mention aux paragraphes 2 et 3 du présent article ou auquel la présente convention était applicable au cours de la construction – est immatriculé de nouveau dans un territoire après la date à laquelle la présente convention y est entrée en vigueur, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, s'il en existe, exiger que soient apportées au bateau, en vue de le rendre conforme aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estimera possibles, compte tenu des problèmes pratiques qui entreront en jeu. Ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention, à moins qu'il ne soit procédé à une nouvelle immatriculation du bateau.

PARTIE V. DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Rien dans la présente convention n'affectera aucune loi, sentence, coutume ou accord entre les armateurs à la pêche et les pêcheurs qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par la convention.

RECOMMANDATION (Nº 126) SUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES PÊCHEURS, 1966

I. CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

1. (1) Aux fins de la présente recommandation, l'expression «bateaux de pêche» vise tous les navires et bateaux, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, affectés à la pêche maritime dans les eaux salées, à l'exception des navires et bateaux affectés à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues, ainsi que des navires de recherche ou de protection des pêcheries.

(2) La présente recommandation s'applique à toute formation destinée à préparer une personne à travailler à bord d'un bateau de pêche.

(3) La présente recommandation ne s'applique pas aux personnes qui se livrent à la pêche sportive ou de plaisance.

2. Aux fins de la présente recommandation, les termes suivants devraient être entendus comme signifiant:

a) patron: toute personne chargée du commandement d'un bateau de pêche;

b) second: toute personne chargée en second du commandement d'un bateau de pêche, y compris les personnes, autres que les pilotes, pouvant être à tout moment chargées d'assurer la navigation;

c) mécanicien: toute personne ayant la direction permanente du service assurant la propulsion mécanique d'un bateau de pêche, ainsi que toute personne pouvant à tout moment être appelée à assurer la conduite et l'entretien des machines et installations mécaniques d'un bateau;

d) pêcheur qualifié: toute personne expérimentée appartenant au service du pont d'un bateau de pêche, qui intervient dans la conduite du bateau, prépare les engins de pêche, capture le poisson, l'embarque et le prépare, entretient et répare les filets et autres engins de pêche.

II. ORGANISATION ET ADMINISTRATION NATIONALES

Organisation et coordination

3. Au moment d'arrêter la politique nationale qui doit être suivie en matière d'enseignement et de formation, les autorités compétentes, dans les pays qui ont une industrie de pêche ou qui entendent en créer une, devraient veiller à ce qu'une place appropriée soit faite à la formation des pêcheurs dans le réseau général des moyens de formation.

4. Lorsqu'un pays n'est pas en état d'assurer la formation des pêcheurs à tous les niveaux de qualification requis, il devrait étudier la possibilité d'établir, en collaboration avec d'autres pays, ainsi qu'avec des organisations internationales, des programmes de formation communs pour les qualifications et les professions qui ne peuvent être comprises dans les programmes nationaux.

5. (1) Les activités de toutes les institutions publiques ou privées qui, dans un pays, s'occupent de la formation des pêcheurs devraient être coordonnées et développées selon un programme national.

(2) Ce programme devrait être arrêté par les autorités compétentes en collaboration avec les organisations d'armateurs à la pêche, les organisations de pêcheurs, les institutions d'enseignement et les centres de recherche sur la pêche, ainsi qu'avec d'autres organismes ou personnes ayant une connaissance approfondie de la formation professionnelle des pêcheurs. Dans les pays en voie de développement où des instituts de recherche ou d'étude spécialisés dans la pêche sont créés en collaboration avec d'autres pays ou avec des organisations internationales, lesdits instituts devraient jouer un rôle prépondérant dans l'élaboration du programme national.

(3) Pour faciliter l'étude, l'élaboration, la coordination et l'exécution des programmes de formation destinés aux pêcheurs, des organismes consultatifs mixtes pour les questions de politique de formation et d'administration devraient, chaque fois que cela est possible, être créés à l'échelon national et, s'il y a lieu, à l'échelon régional et à l'échelon local.

6. Les autorités compétentes devraient veiller à ce que les institutions et les organismes appelés à diffuser des informations sur les possibilités de formation et d'emploi (tels que les écoles primaires et secondaires, les services d'orientation professionnelle, les services chargés de donner des conseils en matière d'emploi, les services publics de l'emploi, les institutions d'enseignement professionnel ou technique, les organisations d'armateurs à la pêche et les organisations de pêcheurs) soient parfaitement renseignés sur les programmes de formation publics ou privés qui préparent aux professions de la pêche et sur les conditions dans lesquelles il est possible de prendre un emploi dans l'industrie de la pêche.

7. Les autorités compétentes devraient veiller à ce que les programmes de formation destinés aux pêcheurs soient parfaitement coordonnés avec toutes les autres activités et tous les autres programmes, publics ou privés, qui intéressent l'industrie de la pêche. Elles devraient s'assurer notamment:

a) que les centres de recherche sur la pêche font en sorte que les instituts de formation et autres organismes intéressés et, par leur intermédiaire, les pêcheurs en activité puissent avoir facilement connaissance des découvertes les plus récentes faites par lesdits centres et présentant un intérêt pratique pour la pêche; dans la mesure du possible, les centres de recherche devraient contribuer à assurer le perfectionnement des pêcheurs, et les institutions de formation aider, lorsqu'il y a lieu, les centres de recherche dans leur tâche;

b) que la formation professionnelle est doublée d'un enseignement général, dispensé avant ou en même temps, et ayant pour objet d'élever le niveau général d'instruction dans les communautés de pêcheurs, d'amener les pêcheurs à trouver de plus grandes satisfactions dans leur travail et de leur faciliter l'assimilation de l'enseignement technique et professionnel qui fait l'objet de la formation;

c) que des dispositions sont prises, avec la collaboration des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, pour que, toutes choses égales par ailleurs, la pré-

férence soit donnée, en matière de placement, aux personnes qui ont suivi un cours public ou privé de formation;

d) que des dispositions sont prises, avec la collaboration des organisations d'armateurs à la pêche et des organisations de pêcheurs, dans les pays en voie de développement surtout, pour que les élèves qui ont suivi des cours publics ou privés de formation puissent, soit trouver un emploi sur un bateau de pêche, soit acquérir et exploiter un bateau de pêche convenablement armé, à titre individuel, ou en formant des coopératives pour l'achat et l'utilisation en commun de bateaux de pêche, ou encore de toute autre manière appropriée;

e) que le nombre des pêcheurs formés correspond à l'importance de la flotte et aux moyens de pêche dont le pays dispose ou compte disposer.

Financement

8. (1) Les programmes de formation destinés aux pêcheurs devraient être organisés de façon méthodique; le financement devrait en être assuré de façon régulière et adéquate eu égard aux nécessités et au développement actuels et futurs de l'industrie de la pêche.

(2) Au besoin, le gouvernement devrait accorder une aide aux autorités locales ou aux organismes privés qui se chargent de la formation des pêcheurs, par exemple en leur accordant des subventions générales, en leur fournissant des terrains, des locaux ou du matériel de démonstration (bateaux, moteurs, instruments de navigation, engins de pêche, etc.), en mettant gratuitement des instructeurs à leur disposition ou en prenant à sa charge les frais de formation que les élèves doivent acquitter.

(3) La formation donnée dans les institutions publiques de formation pour pêcheurs devrait être gratuite pour les élèves. En outre, la formation des adultes et des jeunes gens nécessiteux devrait être facilitée par une aide financière et matérielle analogue à celle qui est prévue au paragraphe 7, sous-paragraphes (3) et (5), de la recommandation sur la formation professionnelle, 1962.

Normes de formation

9. (1) Les autorités compétentes, en collaborant avec les organismes mixtes visés au paragraphe 5, sous-paragraphe (3), ci-dessus, devraient élaborer et établir des normes générales régissant la formation des pêcheurs sur tout le territoire national. Ces normes, qui devraient être en harmonie avec les exigences auxquelles les pêcheurs doivent satisfaire dans le pays pour obtenir les différents brevets de capacité institués pour les professions de la pêche, devraient fixer les points suivants:

a) l'âge minimum d'admission aux cours de formation des pêcheurs;

b) la nature des examens médicaux (y compris des examens radiologiques du thorax et des examens de l'ouïe et de la vue) que doivent subir les personnes qui vont recevoir une formation de pêcheur; les examens, ceux de la vue et de l'ouïe en particulier, pourront être différents selon que les intéressés s'apprêtent à suivre des cours qui doivent les préparer soit au service du pont, soit au service de la machine;

c) l'instruction générale que doivent avoir les candidats pour pouvoir recevoir une formation de pêcheur;

d) les matières qui doivent figurer au programme des cours, en ce qui concerne notamment la pêche, la navigation, le matelotage, la sécurité, la mécanique et le service de table;

e) l'étendue de la formation pratique et, en particulier, le nombre d'heures que les élèves doivent passer dans des ateliers de mécanique et en mer;

f) la durée des cours de formation pour les différentes professions de la pêche, et les différents niveaux de qualification;

g) la nature des examens que les élèves devront éventuellement subir au terme des cours de formation;

h) l'expérience et la qualification que doit avoir le personnel enseignant des institutions de formation.

(2) Lorsqu'il n'est pas possible d'établir des normes applicables sur l'ensemble du territoire national, des dispositions devraient être élaborées sous forme de recommandation, par l'autorité compétente en collaboration avec les organismes mixtes visés au paragraphe 5, sous-paragraphe (3), ci-dessus, pour servir de guide en vue de l'établissement de normes aussi uniformes que possible dans tout le pays.

III. PROGRAMMES DE FORMATION

10. Les programmes de formation destinés aux pêcheurs devraient être élaborés sur la base d'une analyse systématique du travail des pêcheurs et devraient être déterminés en collaboration avec les organismes mixtes visés au paragraphe 5, sous-paragraphe (3), ci-dessus. Ils devraient être périodiquement revus et mis à jour, compte tenu des progrès techniques accomplis dans l'industrie de la pêche et devraient – en fonction de l'emploi que l'intéressé occupera à bord – porter notamment sur les sujets suivants:

a) techniques de pêche, y compris, s'il y a lieu, bonne utilisation des appareils électroniques de détection des poissons, et utilisation, entretien et réparation des engins de pêche;

b) navigation, matelotage et manœuvre des bateaux, eu égard à la zone maritime et au genre de pêche pour lesquels les cours sont conçus; les cours devraient également permettre d'acquérir une bonne connaissance des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer;

c) stockage, lavage et traitement du poisson à bord;

d) entretien des bateaux et autres sujets connexes;

e) conduite, entretien et réparation des machines à vapeur ou des moteurs à combustion interne (moteurs à essence ou moteurs diesel) ou autres installations que les élèves pourront être appelés à utiliser;

f) bonne utilisation des installations de radio et de radar que les élèves pourront être appelés à utiliser;

g) sécurité en mer et dans le maniement des engins de pêche (stabilité, effets du givrage, lutte contre le feu, étanchéité, sécurité personnelle, dispositifs de protection pour les machines et les engins utilisés à bord, précautions à observer en ce qui concerne le gréement, mesures de sécurité à prendre dans la chambre des machines, manœuvre des embarcations de sauvetage, utilisation des radeaux pneumatiques, premiers secours et soins médicaux, autres sujets connexes);

h) sujets théoriques intéressant la pêche, notamment la biologie marine et l'océanographie, dont l'étude doit permettre aux élèves, en leur donnant un bagage étendu de connaissances fondamentales, de poursuivre leur formation, soit pour accéder à un poste supérieur, soit pour changer de profession, tout en restant dans la pêche, ou passer à un autre genre de pêche;

i) sujets généraux, encore que l'enseignement de tels sujets puisse être fourni, de façon limitée, dans des programmes de courte durée;

j) utilisation, entretien et réparation des installations de réfrigération, du matériel de lutte contre l'incendie, des treuils de pont et des treuils de chalut, ainsi que des autres installations mécaniques équipant les bateaux de pêche;

k) notions fondamentales sur les installations électriques des bateaux; entretien et réparation des machines et des appareils électriques équipant les bateaux de pêche;

l) hygiène et éducation physique, en particulier natation, lorsque les installations de formation le permettent;

m) service du pont, service de la machine et autres sujets: cours de spécialisation après une période préliminaire de formation générale relative à la pêche.

11. (1) Des normes nationales devraient être imposées, dans la mesure où cela est possible et dans les cas appropriés, en vue de l'octroi de brevets ou certificats de capacité autorisant leurs titulaires à exercer les fonctions de patron (divers degrés), de second (divers degrés), de mécanicien (divers degrés), de technicien de la pêche (divers degrés), de maître d'équipage, de pêcheur qualifié (divers degrés), de cuisinier ou d'autres fonctions dévolues au personnel du pont ou de la machine.

(2) Les programmes de formation devraient être conçus essentiellement en fonction de la préparation des élèves à l'obtention de brevets et certificats et devraient correspondre aux normes nationales applicables en matière de brevets; ils devraient tenir compte de l'âge minimum et de l'expérience professionnelle minimum exigés par l'autorité compétente en vue de l'attribution des brevets de capacité des divers degrés.

(3) Lorsqu'il n'existe pas, sur le plan national ou pour une fonction déterminée, d'examen conduisant aux brevets, des cours de formation devraient néanmoins préparer les élèves à certaines fonctions, comme celles qui sont énumérées ci-dessus. Tous les élèves qui ont suivi avec succès ces cours de formation devraient obtenir un diplôme correspondant au cours suivi.

12. (1) Il devrait exister des programmes de formation qui préparent les pêcheurs à exercer les fonctions de patron ou de mécanicien sur tous les types de bateaux qui composent la flotte de pêche du pays, y compris les bateaux de tonnage important qui pêchent dans des eaux éloignées.

(2) Dans la mesure où cela se justifie, compte tenu des bateaux utilisés, des cours supérieurs de pêche et de navigation du même niveau que les cours de formation destinés aux officiers de la marine marchande, mais portant sur des sujets intéressant la pêche, devraient être organisés.

13. La formation devrait s'étendre sur une période suffisante pour que les élèves puissent assimiler l'enseignement qu'ils reçoivent, et la durée devrait en être déterminée, compte tenu de facteurs tels que:

a) le niveau de formation qu'exige la profession à laquelle le cours prépare;

b) l'âge que les élèves doivent avoir atteint et l'instruction générale qu'ils doivent avoir reçue pour suivre le cours de formation;

c) l'expérience pratique que les élèves ont déjà;

d) l'urgence que revêt la préparation, dans le pays, de pêcheurs dûment formés, sous réserve que des normes adéquates de formation soient observées.

14. (1) Le personnel enseignant devrait être composé de personnes ayant une instruction générale étendue, une formation technique théorique et une expérience pratique satisfaisante de la pêche.

(2) Lorsqu'il n'est pas possible de recruter du personnel enseignant qui réponde à ces exigences, il conviendrait de faire appel à des maîtres qui aient une expérience pratique de la pêche et qui soient titulaires des brevets de capacité appropriés.

(3) Lorsqu'il n'est pas possible de recruter du personnel enseignant à plein temps ayant une expérience pratique de la pêche, il conviendrait d'employer à temps partiel des personnes qui aient à cet égard une expérience satisfaisante.

(4) Tout le personnel enseignant devrait avoir des capacités pédagogiques et avoir reçu lui-même une formation appropriée des services d'éducation compétents.

Formation préprofessionnelle

15. Des mesures devraient être prises dans les communautés de pêcheurs, compte tenu des dispositions de la convention sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, pour donner aux enfants des écoles une formation préprofessionnelle qui comprenne des notions pratiques de matelotage et porte, en outre, sur les principales techniques de pêche commerciale ainsi que sur les notions élémentaires de navigation, pour autant que cela est possible eu égard à la situation générale qui règne dans le pays.

Cours de brève durée à l'intention des pêcheurs en activité

16. Des cours de formation devraient être organisés à l'intention des pêcheurs en activité, pour leur permettre de compléter leurs connaissances techniques, théoriques et pratiques, de se tenir au courant des perfectionnements apportés aux techniques de pêche et de navigation, et d'acquérir les qualifications nécessaires pour accéder à un poste supérieur.

17. (1) Les cours de formation destinés aux pêcheurs en activité devraient être expressément conçus pour:

a) compléter les cours de base de longue durée et donner aux intéressés une formation spéciale qui les prépare à accéder à un poste supérieur;

b) familiariser les intéressés avec les techniques de pêche nouvellement introduites dans la région; leur apprendre à utiliser, à entretenir et à réparer les nouveaux modèles de moteurs ou d'engins de pêche; leur apprendre à confectionner des engins de pêche, si besoin est;

c) donner une formation à tous les niveaux aux pêcheurs qui n'ont pu suivre un cours de formation de base de longue durée;

d) donner une formation accélérée dans les pays en voie de développement.

(2) Les cours destinés aux pêcheurs en activité devraient être de brève durée; ils devraient compléter les cours de formation de base de longue durée, et non les remplacer.

18. Les cours destinés aux pêcheurs en activité – qui pourront être donnés dans des centres de pêche par des équipes itinérantes d'instructeurs pourvues de matériel de démonstration – devraient prendre notamment la forme:

a) soit de cours du soir;

b) soit de cours saisonniers donnés pendant les mois de mauvais temps ou les périodes où la pêche connaît un ralentissement;

c) soit de cours donnés durant la journée, pour lesquels les pêcheurs cessent temporairement de travailler pendant une courte période.

19. (1) Toutes les mesures appropriées devraient être prises pour permettre aux pêcheurs en activité de suivre à terre des cours de brève durée.

(2) Les pêcheurs en activité devraient recevoir une compensation financière adéquate pour les périodes durant lesquelles ils suivent des cours de formation de brève durée.

20. Lorsque les cours de formation de longue ou de brève durée destinés aux pêcheurs en activité ne répondent pas aux exigences de la formation, en particulier dans les régions isolées, ils pourraient être complétés par:

a) des cours spéciaux et des programmes spéciaux d'information sur la pêche, diffusés par la radio ou la télévision;

b) des cours par correspondance spécialement adaptés aux besoins des pêcheurs en activité et conçus pour pouvoir être suivis par des groupes d'étude, en étant complétés, de temps à autre, par des exposés ou encore par des stages dans des écoles de formation;

c) des visites périodiques de chercheurs et d'instructeurs détachés dans les communautés de pêcheurs.

IV. MÉTHODES DE FORMATION

21. Les méthodes de formation adoptées pour les programmes de formation destinés aux pêcheurs devraient être aussi efficaces que possible, compte tenu de la nature des cours, de l'expérience, de l'instruction générale et de l'âge des élèves, ainsi que du matériel de démonstration et des ressources financières disponibles.

22. La formation pratique, qui exige la participation active des élèves eux-mêmes, devrait occuper une place importante dans tous les programmes de formation destinés aux pêcheurs.

23. (1) Toutes les institutions formant des personnes qui se destinent à la pêche devraient utiliser des bateaux-écoles de pêche pour les cours consacrés aux techniques de pêche, à la navigation, au matelotage, à la conduite des machines et à d'autres disciplines. Ces bateaux-écoles devraient effectuer des opérations de pêche réelles.

(2) Les écoles techniques qui dispensent une formation d'un niveau supérieur devraient également disposer, autant que possible, de bateaux-écoles.

24. (1) Du matériel de démonstration (moteurs, engins de pêche, maquettes de bateaux de pêche, matériel d'atelier, instruments de navigation, etc.) devrait être utilisé dans les cours de formation destinés aux pêcheurs.

(2) Le matériel de démonstration devrait être préparé avec la collaboration des centres de recherche sur la pêche et devrait comprendre, dans la mesure du possible, les engins de pêche et les instruments de navigation les plus récents.

(3) Le matériel de démonstration devrait être choisi eu égard aux engins de pêche, aux bateaux et aux moteurs que les élèves pourront être appelés à utiliser.

(4) Les films et autres moyens audiovisuels, s'ils peuvent être utiles dans certains cas, ne devraient pas remplacer le matériel de démonstration, dont l'utilisation appelle la participation active des élèves eux-mêmes.

(5) Des visites de bateaux de pêche équipés d'installations modernes ou spéciales, ainsi que des visites de centres de recherche sur la pêche ou de centres de pêche éloignés de la région où est située l'école devraient être organisées à l'intention des élèves.

25. La formation pratique pourra être assurée aussi par des stages en mer à bord de bateaux affectés à la pêche commerciale.

26. La formation théorique et l'enseignement général dispensés dans le cadre des cours de formation devraient avoir un rapport direct avec les connaissances théoriques et pratiques nécessaires aux pêcheurs; dans la mesure du possible, ils devraient être incorporés à la formation pratique.

V. Collaboration internationale

27. (1) Les pays devraient coopérer en vue de promouvoir la formation professionnelle des pêcheurs, notamment dans les pays en voie de développement.

(2) Dans le cadre de cette collaboration, ils pourraient notamment, selon les cas:

a) engager et former, avec l'aide d'organisations internationales ou d'autres pays, du personnel enseignant afin de créer des moyens de formation ou d'améliorer les moyens existants;

b) créer conjointement des moyens de formation ou des centres communs de recherche sur la pêche;

c) offrir des possibilités de formation à des élèves pêcheurs ou à des élèves instructeurs étrangers choisis à cet effet et envoyer des élèves pêcheurs ou des élèves instructeurs à l'étranger pour y suivre des stages de formation;

d) organiser des échanges internationaux de personnel, de même que des cycles d'études et des groupes de travail internationaux;

e) mettre des instructeurs à la disposition d'écoles de formation pour pêcheurs à l'étranger.